

**AVANT-PROJET DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE
ENTRE
L'ETAT
ET
AEROPORTS DE LYON**

2027-2034

VERSION DU 1ER SEPTEMBRE 2026

LE PRESENT AVANT-PROJET DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE EST SOUMIS A LA CONSULTATION DES USAGERS CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DU CODE DES TRANSPORTS.

CE PROJET EST AINSI SUSCEPTIBLE D'EVOLUER POUR TENIR COMPTE DE L'AVIS DES USAGERS OU D'AJUSTEMENTS NECESSAIRES AVANT LA SAISINE POUR AVIS CONFORME DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS.

LA VERSION DEFINITIVE DU PROJET DE CONTRAT QUI SERA SOUMISE AU REGULATEUR SERA PUBLIEE PAR CE DERNIER EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE R. 6327-4 DU CODE DES TRANSPORTS.

LES ELEMENTS COMPOSANT LE PRESENT AVANT-PROJET DE CRE FORMENT UN TOUT INDISSOCIABLE. ILS NE SAURAIENT ETRE ANALYSES, APPROUVES OU MODIFIES SEPAREMENT SANS L'ACCORD PREALABLE ET ECRIT D'ADL. TOUTE MODIFICATION APPORTEE PAR UN TIERS A L'UN QUELCONQUE DES PARAMETRES, HYPOTHESES, MECANISMES OU ENGAGEMENTS FIGURANT DANS CES DOCUMENTS DEVRA FAIRE L'OBJET D'UNE VALIDATION EXPRESSE D'ADL, LAQUELLE SE RESERVE LA FACULTE DE REVISER CORRELATIVEMENT TOUTE AUTRE DISPOSITION NECESSAIRE AU MAINTIEN DE L'EQUILIBRE ECONOMIQUE, FINANCIER ET JURIDIQUE DE SA PROPOSITION.

Table des matières

Titre I : Objet et champ d'application du contrat	6
I.1. Objet du contrat	6
I.2. Durée du contrat	6
I.3. Périmètre régulé	6
Titre II : Investissements et qualité de service	10
II.1. Investissements	10
II.2. Qualité de service	11
II.2.1. Liste des indicateurs de qualité de service	12
II.2.2. Définition et mesure des indicateurs de qualité de service	12
II.2.3. Objectifs de qualité de service	12
Titre III : Tarification	14
III.1. Définition des périodes tarifaires	14
III.1.1. Dispositions générales	14
III.1.2. Dispositions particulières pour la période tarifaire du 1 ^{er} mai au 31 décembre 2027	14
III.2. Conditions d'évolution des tarifs des redevances	15
III.2.1. Redevances soumises au contrat	15
III.2.2. Principes d'évolution des tarifs des Redevances	16
III.2.3. Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances	18
III.2.4. Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances	19
III.2.5. Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT	20
III.2.6. Taux d'évolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite	25
III.3. Politique tarifaire	25
III.3.1. Structure de tarification	25
III.3.2. Modulations des redevances	26
Titre IV : Concertation avec les usagers	27
IV.1. Commission consultative économique	27
IV.2. Suivi des grands projets d'investissements	28
IV.3. Lancement de nouvelles opérations	28
Titre V : Modalités d'exécution du contrat	29
V.1. Information et contrôle	29
V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Lyon dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances (articles L. 6325-2 et R6325-25 à R.6325-37 du code des transports)	29
V.1.2. Comité de suivi	29
V.1.3. Auditabilité	29
V.1.4. Non-homologation des tarifs	29
V.2. Révision ou fin anticipée du contrat visées à l'article R. 6325-39 du code des transports	30
V.2.1. Révision ou fin anticipée du contrat en cas de modification substantielle ou de bouleversement de l'économie du contrat	30
V.2.2. Fin anticipée du contrat en cas de non-respect des obligations relatives à l'intervention d'entreprises liées	32
V.2.3. Fin anticipée du contrat par accord des parties	33
V.3. Force majeure	33
V.4. Résiliation par accord entre les Parties	33

V.5. Conséquences de la résiliation sur les tarifs de Redevances applicables	33
V.6. Décision de poursuivre prévue à l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports	33
Titre VI : Dispositions diverses	35
VI.1. Sanctions	35
VI.2. Préparation du contrat suivant	35
VI.3. Transmission de notifications	35
VI.4. Publicité	35
Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat	36
Annexe 2.a. : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry	38
Annexe 2.b. : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service applicables à l'aéroport de Lyon Bron	51
Annexe 3.a. : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry	52
Annexe 3.b. : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat applicables à l'aéroport de Lyon – Bron	58
Annexe 4 : Modulations tarifaires applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry	63
Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »	67
Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »	68
Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »	70
Annexe 8 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « PROF »	73
Annexe 9 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « ITN »	74
Annexe 10 : Activités menées par des entreprises liées au concessionnaire	75
Annexe 11 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges	76

Pour la métropole lyonnaise, pour la région Auvergne Rhône-Alpes et pour toute sa zone d'influence, les Aéroports de Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron constituent deux infrastructures clé pour les échanges économiques et touristiques, leviers d'aménagement et de développement du territoire.

Partant de cette réalité, Aéroports de Lyon a défini sa stratégie en matière d'investissements et de services aux usagers et clients pour la période 2027-2034 : un programme d'investissement orienté vers la modernisation des terminaux, l'adaptation des infrastructures aéronautiques, le maintien patrimonial, la décarbonation des opérations au sol et l'amélioration de l'expérience passager afin de renforcer la fluidité des parcours, la disponibilité des équipements critiques, la qualité de service et la performance opérationnelle attendue par les compagnies aériennes.

Avec comme objectif central de renforcer la compétitivité de ses plateformes aéroportuaires, Aéroports de Lyon propose une évolution des tarifs attractive sur la période 2027-2034 pour établir un point d'équilibre satisfaisant avec les compagnies aériennes.

1. La société Aéroports de Lyon assure l'exploitation des Aéroports de Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron dans le cadre d'une concession et est, à ce titre, soumise à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'État de leur respect.

En matière de redevances, Aéroports de Lyon est soumise aux dispositions de l'article L. 6325-1 du code des transports. Le présent contrat de régulation économique est établi conformément aux articles L. 6325-2 et R. 6325-39 du code des transports.

2. Conformément à l'article L. 6327-3 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile peut consulter l'Autorité de régulation des transports, qui émet un avis motivé sur un avant-projet de contrat. Les projets de contrats mentionnés à l'article L. 6325-2 du code des transports sont en outre soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports dans un délai et des conditions prévus par voie réglementaire.

3. En application de ces dispositions, Aéroports de Lyon a rendu public le 10 septembre 2026 son dossier de consultation préalable établi dans le cadre de la préparation du présent contrat, comprenant notamment un avant-projet de contrat sur la période 2027-2034 présentant ses propositions initiales. Cette publication a été faite sur son site internet par un avis d'information permettant à tout usager des aérodromes de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon Bron, ainsi qu'à toute partie intéressée qui en fait la demande, d'exprimer un avis sur l'avant-projet de contrat de régulation économique.

4. La préparation de cet avant-projet de contrat a fait l'objet :

- De plus de trente ateliers de travail entre les usagers et Aéroports de Lyon afin d'échanger sur les hypothèses de trafic, le programme d'investissement, la qualité de service, la structure tarifaire, les mécanismes d'ajustement et les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, à partir du mois de janvier 2026 ;
- D'une première commission consultative économique des Aéroports de Lyon le 27/04/2026, préparatoire au dossier de consultation, destinée à discuter les hypothèses structurantes du CRE, notamment le programme industriel, la trajectoire tarifaire, les indicateurs de qualité de service, les mécanismes d'ajustement et les principes d'allocation économique ;

- D'une seconde commission consultative économique des Aéroports de Lyon le [24/09/2026], préparatoire au dossier de consultation, destinée à discuter les hypothèses structurantes du CRE, notamment le programme industriel, la trajectoire tarifaire, les indicateurs de qualité de service, les mécanismes d'ajustement et les principes d'allocation économique ;
- De plus de quinze échanges réguliers avec le concédant pour apprécier l'ampleur des investissements nécessaires, la durée pertinente du contrat, les conditions de soutenabilité financière du programme et les aménagements possibles du cadre de caisse aménagée applicable à ADL.

[A compléter avant la transmission à l'ART pour avis conforme]

Titre I : Objet et champ d'application du contrat

I.1. Objet du contrat

Le présent contrat est conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la durée du contrat et en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus ainsi que des objectifs de qualité de service d'Aéroports de Lyon sur cette période.

I.2. Durée du contrat

Les spécificités du projet industriel d'Aéroports de Lyon, présentées aux usagers réunis en commission consultative économique, justifient de porter la durée du contrat de régulation économique au-delà de cinq ans, en application du 2° de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Cette durée est de sept ans et neuf mois. Le présent contrat entre en vigueur le 1^{er} avril 2027, à l'exception du titre III (c'est-à-dire la tarification), qui entre en vigueur à compter de la première période tarifaire couverte par le contrat, soit le 1^{er} mai 2027.

Le contrat vient à échéance le 31 décembre 2034, à l'exception du III qui vient à échéance à l'issue de la dernière période tarifaire couverte par le contrat et des ajustements prévus les deux périodes tarifaires suivantes.

I.3. Périmètre régulé

a- En application des articles L. 6325-1, R. 6325-1, R. 6325-20 et R. 6325-22 du code des transports et de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroports de Lyon dans lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre les services publics aéroportuaires d'Aéroports de Lyon.

La rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé » est appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre et évalué à 5,90%, et au regard du rapport entre le résultat opérationnel après impôt sur les sociétés et la base d'actifs régulés.

Le résultat opérationnel du « périmètre régulé » et la base d'actifs régulés sont déterminés en application des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

b- Conformément à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, pour les besoins du calcul de la rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé », le résultat opérationnel du « périmètre régulé » est augmenté, avant application de l'impôt sur les sociétés, des profits de l'ensemble des activités objet de la concession ainsi que de l'ensemble de celles exercées par Aéroports de Lyon sur le domaine concédé, à l'exception :

- Des services publics aéroportuaires ;

- Des activités d'assistance en escale listées à l'annexe de l'article R. 6236-1 du code des transports ;
- Des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire au sens de l'article L. 2511- 8 du code de la commande publique ;
- Des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6328-3 du code des transports ;
- Des activités mentionnées à l'article L. 571-14 du code de l'environnement ;
- Des activités de production de carburants et d'hydrogène utilisés pour atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du parlement européen et du conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (ReFuelEU Aviation)
- Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports et aux activités en rapport avec ces services ;
- Le cas échéant, des activités sans rapport avec le ou les aéroports concernés.

c- Cette augmentation s'effectue dans la limite de 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports. Dans l'hypothèse où les profits mentionnés au a - du présent I.3 excèdent cette limite, le résultat opérationnel mentionné à l'article 6 de l'arrêté du 23 mai 2024 est également augmenté à hauteur de 50% du profit résiduel, entendu comme la différence positive entre les profits mentionnés au a - du présent I.3 et le montant correspondant à 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.

Les modalités de partage du risque relatif aux profits extra-aéronautiques sont détaillées au Titre III (Facteur d'ajustement N°4- Profits extra-aéronautiques).

d- Les profits mentionnés au b- du présent I.3 correspondent au résultat opérationnel avant application de l'impôt sur les sociétés et après une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités tel que mentionné au b- du présent I.3. La juste rémunération des capitaux investis sur ce périmètre d'activités est appréciée à partir de la base d'actifs de ce périmètre et au regard du même coût moyen pondéré du capital que celui estimé en application de l'article L. 6325-1 du code des transports.

e- Le résultat opérationnel et la base d'actifs sont calculés conformément aux dispositions des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

f- Les activités de diversification dans la transition énergétique qui ne servent pas les activités aéroportuaires et les activités sans lien avec le trafic passager ou les mouvements d'avions sont exclues du périmètre de la caisse aménagée. En outre, comme prévu par la réglementation (article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024), demeurent hors périmètre les activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6328-3 du code des transports, à savoir la T2S et la TNSA, ainsi que les activités mentionnées à l'article L. 571-14 du code de l'environnement.

g- Seules sont prises en compte au titre du partage prévu par le modèle « 30/50 » les activités dont la création de valeur est majoritairement corrélée au trafic aérien. Dans ces conditions, ne sont pas prises en compte, pour l'augmentation du résultat opérationnel prévue au b- du présent I.3, les activités suivantes :

- Les parkings de la gare TGV (P4 et DMTGV) ;

- Les activités d'hôtellerie exploitées sous les enseignes Comfort Hôtel, Ibis et NH ;
- L'immobilier de diversification.

Pour les activités d'hôtellerie et d'immobilier de diversification, l'exclusion porte sur la part variable de leurs revenus lorsqu'elle existe.

Les éléments établissant, pour chacune d'elles, l'absence de rapport avec l'exploitation des aéroports, établie sur la base du rapport du cabinet OXERA en date du 10 juillet 2026, ont été transmis au ministre chargé de l'aviation civile le 10 juillet 2026.

h- Ne sont pas prises en compte au titre du partage prévu par le modèle « 30/50 » les activités intégralement financées par des tiers et sans lien direct avec l'activité aéroportuaire régulée. Pour l'application du b- du présent I.3, les profits des opérations réalisées sous financement de tiers investisseurs, limitativement énumérées ci-après, sont déterminés après prise en compte de la rémunération des capitaux correspondant aux actifs sous-jacents :

- Le parking P1 ;
- L'entrepôt logistique Amazon.

Le montant de l'ajustement en résultant, arrêté à la date de signature du présent contrat, s'élève à 15 M€, pour l'année 2027. Les justificatifs correspondant au montant réajusté pour chaque année seront transmis par Aéroports de Lyon annuellement.

i- La méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports est définie à l'Annexe 10 du présent contrat.

j- Sans préjudice des stipulations mentionnées au f, g et h ci-dessus, Aéroports de Lyon s'engage à ce que toute opération par laquelle il confie, par contrat ou tout acte équivalent, à une entreprise qui lui est liée au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique certaines activités ne relevant pas du service public aéroportuaire au sens du premier alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, n'ait ni pour objet ni pour effet d'exclure de la contribution au résultat opérationnel du périmètre régulé des profits ou perspectives de profits qui seraient de ce fait dégagés par cette entreprise liée.

Les activités mentionnées au précédent alinéa couvrent :

- Les activités commerciales et de services liées majoritairement au passager aérien, 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 ;
- Les activités domaniales en aérogare ;
- Les activités consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour le stationnement automobile public et par abonnement.

Aéroports de Lyon s'engage à ce que l'intégralité des profits des activités précitées, sur le domaine concédé, confiées par Aéroports de Lyon à une entreprise liée contribue au résultat opérationnel du périmètre régulé d'Aéroports de Lyon selon les modalités fixées aux b., c. et d. du présent article, à l'exclusion des activités mentionnées aux f, g et h ci-dessus.

A cette fin, Aéroports de Lyon déclare au ministre chargé de l'aviation civile tout projet d'opération avec une entreprise liée sur le domaine concédé portant sur tout ou partie des activités précitées au moins six (6) mois avant sa conclusion éventuelle, et lui transmet les éléments justifiant

l'absence d'effets négatifs de cette opération sur la contribution de ces activités au résultat opérationnel du périmètre régulé.

Cette absence d'effets négatifs est caractérisée :

- Par une valeur actuelle nette (VAN) de ces activités, actualisée au coût moyen pondéré du capital fixé par le présent contrat et calculée sur la période d'effet de l'acte avec l'entreprise liée, positive ou nulle pour Aéroports de Lyon (hors consolidation des entreprises liées) ;
- Cette VAN étant mesurée entre les situations avec et sans intervention de l'entreprise liée.

Titre II : Investissements et qualité de service

II.1. Investissements

Présenté en Annexe 1, le programme d'investissement du périmètre régulé s'établit à la signature du contrat à 333 M€ (en euros constants 2026), hors investissements régaliens dédiés à la sûreté et à la sécurité. Il s'inscrit dans un programme global d'investissement de 383 M€ sur la période 2027-2034, dont 50 M€ d'investissements régaliens. Les montants relevant des Grands Projets, définis au III.2.5.3 et au 1) de l'Annexe 1, et ceux des autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'Annexe 1 sont précisés en Annexe 1. Il se décompose entre investissements de maintenance, investissements de décarbonation et investissements au service de la qualité de service.

Le renouvellement des installations vise à garantir la qualité de service définie au II.2 et en Annexe 2, à se conformer aux exigences réglementaires, à maintenir la disponibilité des équipements critiques et à préserver la valeur du patrimoine concédé. Les principaux postes de renouvellement portent notamment sur les installations techniques, les infrastructures électriques et aéronautiques, les équipements de traitement des bagages et les systèmes d'information. Les grands projets concernent la modernisation, la rénovation et l'adaptation des infrastructures existantes, en particulier les terminaux, des infrastructures aéronautiques (pistes et parkings avion), et des équipements aéroportuaires nécessaires aux opérations au sol (passerelles) ainsi qu'à leur décarbonation.

Il est complété par des opérations de capacité et d'adaptation des infrastructures existantes ayant vocation à rendre un service adapté, performant et soutenable, sans création de capacité excédentaire au regard des besoins prévisionnels de trafic et d'exploitation.

Ces investissements de capacité et d'adaptation sont constitués de projets structurants articulés autour des axes suivants :

- la modernisation et l'adaptation des terminaux, notamment du Terminal 2 et des espaces existants, afin d'améliorer la fluidité des parcours passagers, la flexibilité d'exploitation, la résilience des installations et la qualité de service en aérogare ;
- l'adaptation des infrastructures aéronautiques et des capacités au contact, incluant les opérations nécessaires à la performance opérationnelle, à l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes et à l'accompagnement d'une croissance maîtrisée du trafic ;
- les investissements de décarbonation, de résilience climatique et de modernisation énergétique, notamment l'électrification des postes avions, le développement d'équipements sobres et les actions contribuant à la réduction des émissions des opérations au sol.

Le calendrier prévisionnel des grands projets, de capacité comme de renouvellement, est précisé en Annexe 1. Il traduit un séquençage cohérent avec la durée de réalisation des opérations, l'exécution des travaux en site exploité, les contraintes opérationnelles de la plateforme et la nécessité de maintenir la continuité du service public aéroportuaire.

Les dépenses engagées par Aéroports de Lyon au titre du Contrat de régulation économique antérieurement à l'entrée en vigueur du présent contrat et nécessaires à son exécution, notamment celles relatives aux études, à l'obtention des autorisations administratives, aux travaux préparatoires, aux acomptes et aux engagements contractuels, font partie du programme d'investissement figurant à l'Annexe 1. Elles sont retenues, pour leur montant justifié et dans la limite du montant figurant à l'Annexe 1, pour l'appréciation de la réalisation de l'objectif d'investissement correspondant.

II.2. Qualité de service

Aéroports de Lyon prend des engagements de qualité de service sur la période 2027-2034 pour répondre aux attentes de ses clients, passagers comme compagnies aériennes. Cette stratégie se décline en actions différenciées pour les Aéroports de Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron, compte tenu de leurs trafics et de leurs clientèles respectifs.

Pour la plateforme de Lyon Saint-Exupéry, il s'agit de renforcer la fluidité du parcours passager, la disponibilité des équipements critiques, la performance opérationnelle de l'exploitant et la satisfaction des clients, en cohérence avec les investissements de modernisation, de maintien patrimonial et de décarbonation prévus sur la période du contrat. Cette stratégie se concrétise notamment par la modernisation des terminaux, l'amélioration des parcours passagers, le renforcement de la disponibilité des équipements en aérogare, l'adaptation des installations de traitement des bagages, ainsi que par des actions de performance énergétique et de décarbonation des opérations au sol.

Pour la plateforme de Lyon Bron, dédiée à l'aviation d'affaires et à l'aviation générale, il s'agit de moderniser les infrastructures existantes, de préserver la qualité d'accueil et de renforcer la complémentarité avec Lyon Saint-Exupéry, dans une logique d'optimisation du système aéroportuaire lyonnais. Cette stratégie se concrétise par la modernisation des infrastructures aéronautiques et du terminal d'aviation d'affaires, l'adaptation des aires de trafic et la mise en conformité de certaines installations. Hors périmètre régulé, il s'agit également de poursuivre le développement de l'immobilier de diversification sur la plateforme et de renouveler certains équipements d'assistance au sol contribuant à la transition environnementale.

Pour atteindre ces objectifs, des indicateurs de qualité de service, limités à la plateforme de Lyon-Saint Exupéry, ont été sélectionnés afin de suivre l'évolution de la satisfaction des passagers sur tout leur parcours en aérogare et pour apprécier le service rendu par le gestionnaire aéroportuaire aux compagnies aériennes. A noter que les spécificités de l'activité de l'aéroport de Lyon-Bron ne permettent pas de mettre en place d'indicateurs de qualité pertinents.

Le suivi de chacun de ces indicateurs de qualité de service est présenté annuellement aux usagers en commission consultative économique et au ministre chargé de l'aviation civile en comité de suivi tel que défini au Titre V (Modalités d'exécution du contrat) afin de vérifier l'atteinte de l'objectif correspondant.

A compter de la période tarifaire 2029 et jusqu'en 2034, la non-réalisation par Aéroports de Lyon des objectifs fixés par les indicateurs 1 à 5 listés ci-dessous pour la période de référence n-2, entraîne la prise en compte d'un malus au compte d'ajustement des tarifs (CAT) en période tarifaire n dans les conditions fixées au III.2.5.2.

II.2.1. Liste des indicateurs de qualité de service

a- Les indicateurs de qualité de service retenus pour la plateforme de Lyon Saint-Exupéry dans le cadre du présent contrat et faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières sont les suivants :

- indicateur n°1 : Satisfaction Globale des passagers au départ (SGD) ;
- indicateur n°2 : Taux de Disponibilité Passerelles (TPD) ;
- indicateur n°3 : Taux de disponibilité APU-OFF (TDA) ;
- indicateur n°4 : Taux de disponibilité infrastructures Bagages départ (TDB) ;
- indicateur n°5 : Taux de vols non impactés par un retard supérieur à 15mn imputable au gestionnaire (TRG).

b- Les indicateurs de qualité de service retenus pour la plateforme de Lyon Saint-Exupéry dans le cadre du présent contrat et donnant lieu à une obligation de suivi sont les suivants :

- indicateur n°6 : Taux de passagers attendant moins de 10 mn aux PIF (PIF)
- indicateur n°7 : Taux de passagers attendant moins de 20 mn aux postes PAF (PAF)
- indicateur n°8 : Taux de respect du temps de demi-tour (TDT)
- indicateur n°9 : Satisfaction relative à la courtoisie et à la serviabilité des personnels de l'aéroport (SCP)
- indicateur n°10 : Satisfaction relative à la propreté de l'aéroport (SPR)
- indicateur n°11 : Satisfaction globale des partenaires (SGP)
- indicateur n°12 : Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés avant 36h (PMR)

c- Aucun indicateur de qualité de service incité n'a été retenu pour la plateforme de Lyon Bron au vu de la nature du trafic opéré sur cette plateforme.

d- Aucun indicateur de qualité de service de suivi n'a été retenu pour la plateforme de Lyon Bron au vu de la nature du trafic opéré sur cette plateforme.

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

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au II.2.1 figurent en Annexes 2a et 2b.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Lyon ou par des tiers agissant pour le compte de la société.

II.2.3. Objectifs de qualité de service

Pour chacun des indicateurs mentionnés au II.2.1, Aéroports de Lyon s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

a- Indicateurs avec incitations financières

Période tarifaire (n)	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Disponibilité des équipements

Disponibilité des passerelles télescopiques	TDP	Objectif	97,9	97,9	97,9	97,9	98,0	98,0
Disponibilité des postes APU-OFF (400Hz/PCA)	TDA	Objectif	97,5	97,5	97,5	97,5	98,0	98,0
Disponibilité des infrastructures bagages départ	TDB	Objectif	98,8	98,8	98,9	98,9	98,9	98,9

Satisfaction clients

Satisfaction globale des passagers au départ	SGD	Objectif	80,0	80,2	80,4	80,8	81,0	81,0
--	-----	----------	------	------	------	------	------	------

Performance opérationnelle

Taux de vols non impactés par un retard > 15mn imputable au gestionnaire	TRG	Objectif	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
--	-----	----------	------	------	------	------	------	------

b- indicateurs avec obligation de suivi

Période tarifaire (n)	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Satisfaction clients

Satisfaction relative à la courtoisie des personnel:	SPC	Objectif	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0
Satisfaction relative à la propreté*	SPR	Objectif	78,0	78,4	78,8	79,2	79,5	79,8
Satisfaction globale des partenaires	SGP	Objectif	78,0	78,0	79,0	79,0	80,0	80,0

Performance opérationnelle

Taux de passagers attendant moins de 10mn aux	PIF	Objectif	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Taux de passagers attendant moins de 20mn aux	PAF	Objectif	93,5	94,0	94,5	95,0	95,0	95,0
Taux de respect du temps de demi-tour	TDT	Objectif	Nouvel indicateur					

Conformité de prise en charge des PHMR

Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés 36h à l'avance	PMR	Objectif	90,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
---	-----	----------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Dans les tableaux ci-dessus les objectifs de qualité de service sont les objectifs de la période de référence (n-2) utilisés pour les ajustements de la période tarifaire (n).

Titre III : Tarification

III.1. Définition des périodes tarifaires

III.1.1. Dispositions générales

A des fins d'alignement du suivi du CRE avec les exercices comptables d'ADL en année civile, les huit (8) périodes tarifaires relatives au présent contrat sont les suivantes :

- Période tarifaire 2027 : du 1^{er} mai au 31 décembre 2027 ;
- Période tarifaire 2028 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2028 ;
- Période tarifaire 2029 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2029 ;
- Période tarifaire 2030 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2030 ;
- Période tarifaire 2031 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2031.
- Période tarifaire 2032 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2032 ;
- Période tarifaire 2033 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2033 ;
- Période tarifaire 2034 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2034.

Pour la période tarifaire 2027, les données économiques et financières prévisionnelles (les produits et les charges) font l'objet du III.1.2 ci-dessous.

Les deux périodes tarifaires suivant le présent contrat sont les suivantes :

- Période tarifaire 2035 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2035 ;
- Période tarifaire 2036 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2036.

III.1.2. Dispositions particulières pour la période tarifaire du 1^{er} mai au 31 décembre 2027

Dans le cadre du CRE ADL 2027-2034, la première période tarifaire couvrira une année réduite du 1^{er} mai au 31 décembre 2027.

Le ROCE moyen du CRE sera calculé en pondérant chaque période tarifaire selon sa durée effective : prorata temporis pour la première période 2027, puis base annuelle pour les périodes suivantes.

Les facteurs d'ajustement TRAF et PROF sont calculés au prorata du trafic sur l'année 2027, dans les conditions définies au III.2.5.

Pour le facteur QDS, les plafonds financiers du mécanisme sont calculés au prorata du trafic sur l'année 2027, dans les conditions définies au III.2.5. Les indicateurs de qualité de service eux-mêmes sont ceux relevant de l'année civile 2027.

Les facteurs d'ajustement INV1 et INV3 sont calculés sur l'ensemble de l'année civile 2027, dans les conditions définies au III.2.5. Le facteur INV2 ne nécessite pas d'adaptation spécifique liée à la durée de la première période tarifaire.

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

III.2.1. Redevances soumises au contrat

En application des articles R. 6325-1 à D. 6325-12 du code des transports, les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat sont les suivantes :

- **redevance d'atterrissage** (LYS et LYN) perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi qu'aux services de balisage.
- **redevance de stationnement** (LYS et LYN) perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs, des infrastructures et équipements de stationnement.
- **redevance par passager** (LYS et LYN) perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public.
- **redevance d'enregistrement classique** (LYS) service complémentaire à la redevance passager perçue en contrepartie de la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement.
- **redevance smart check-in** (LYS), alternative au service d'enregistrement classique (cf. supra) perçue en contrepartie de la mise à disposition de bornes libre-service afin que le passager s'enregistre et le cas échéant effectue en autonomie l'impression de son étiquette bagage et dépose son bagage sur un tapis collecteur associé pour l'enregistrement des bagages. La redevance correspondante sera intégrée au guide tarifaire à sa mise en service.
- **redevance bagages** (LYS), service complémentaire à la redevance passager perçue en contrepartie de l'utilisation des installations de convoyage et de tri des bagages.
- **redevance passerelle** (LYS) perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques mises à disposition pour l'embarquement et le débarquement des passagers depuis ou vers l'aéronef.
- **redevance de balisage** (LYN) perçue en contrepartie de l'usage des installations de balisage lumineux nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation des aéronefs sur l'aérodrome de nuit ou par mauvaise visibilité ; ce service complémentaire de la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une redevance spécifique sur LYN pour les aéronefs bénéficiant d'un abonnement atterrissage ou d'une redevance forfaitaire.
- **redevance carburant** (LYS et LYN) perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation.
- **redevance forfaitaire atterrissage et stationnement** (LYS et LYN), forfait pour les avions non réguliers de seize tonnes ou moins couvrant les redevances d'atterrissage et de stationnement.
- **redevance 400 Hz** (LYS) perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique 400 Hz pour les aéronefs.
- **redevance PCA** (LYS) perçue en contrepartie de la mise à disposition des équipements électriques assurant la climatisation (PCA) des avions durant leur traitement au sol. La redevance correspondante sera intégrée au guide tarifaire à sa mise en service.
- **redevance AFIS** (LYN) perçue en contrepartie de l'utilisation du Service d'Information Aéronautique en dehors des heures d'ouverture de la tour de contrôle.

- Les abonnements stationnement extérieur parking Sud et atterrissage, et extension horaires aérogare spécifiques (LYN).
- toute redevance nouvellement créée pour une nature de services existante ou prévue à la date de conclusion du présent contrat.

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

La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite est établie sur une base annuelle et dans les conditions prévues au code des transports à l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens et au Titre IV du présent contrat. Elle n'est pas soumise au plafond d'évolution.

III.2.2. Principes d'évolution des tarifs des Redevances

III.2.2.1. Principes généraux

L'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des Redevances est déterminée par un « taux plafond de base ». Celui-ci est lié à la variation prévisionnelle des coûts relatifs à l'ensemble des prestations concernées.

Conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports, Aéroports de Lyon justifie le caractère proportionné des Redevances aux coûts correspondants.

Par ailleurs, l'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs qui sont les suivants :

- Un facteur lié au trafic (« TRAF ») s'applique si le niveau annuel de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser par les tarifs de redevances 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produit des redevances ;
- Un ajustement (« QDS ») du plafond sous forme de malus s'applique en cas de contre-performance d'Aéroports de Lyon en matière de qualité de service ;
- Des facteurs liés aux investissements s'appliquent si la trajectoire constatée des dépenses d'investissement s'écarte de la trajectoire prévisionnelle (« INV1 »), ou en cas de non-respect du calendrier de livraison et des budgets des Grands Projets d'investissements (« INV2 ») et des autres projets (« INV3 ») ;
- Un facteur (« PROF ») lié aux profits des activités autres que celles du service public aéroportuaire sur le domaine concédé (activités dites « extra-aéronautiques ») s'applique en cas de baisse ou d'augmentation de ceux-ci par rapport aux prévisions initiales ;
- Un facteur (ITN) s'ajustant à l'évolution d'une imposition de toute nature.

Les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont définies ci-après, étant précisé que, compte tenu du décalage de deux ans entre les résultats constatés pour l'année de référence n-2

et la période tarifaire n , les facteurs d'ajustement s'appliquent aux périodes tarifaires annuelles du contrat de 2029 à 2034. Le solde des ajustements des années de référence 2033 et 2034 est reporté sur les tarifs des périodes tarifaires 2035 et 2036. Les modalités de prise en compte de ce solde d'ajustement seront prévues dans le cadre de la procédure d'homologation des tarifs mentionnée aux articles R. 6325-17 à R. 6325-22 du code des transports ou à l'occasion de la conclusion d'un nouveau contrat de régulation économique conformément aux articles R. 6325-39 à R. 6325-51.

III.2.2.2. Compte d'ajustement des tarifs

Un compte d'ajustement des tarifs (CAT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances mentionnés ci-dessus.

L'ajustement des tarifs relatif aux périodes tarifaires 2033 et 2034 doit s'effectuer avant 2036, conformément aux dispositions de ce CAT précisées ci-dessous, au travers :

- De l'homologation tarifaire annuelle d'Aéroports de Lyon ; ou
- D'un contrat de régulation économique ultérieur liant Aéroports de Lyon au ministre chargé de l'aviation civile.

a- Calcul du CAT pour l'ajustement des tarifs

Le CAT de la période tarifaire n est égal à la somme des facteurs d'ajustement de l'année n au titre des résultats de l'année $n-2$, et de l'éventuel solde résiduel du CAT qui n'aurait pas été apuré en année $n-1$.

Par ailleurs, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au CAT pour la période tarifaire n , à l'exception du facteur d'ajustement lié à la qualité de service, sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le contrat. L'éventuel solde du CAT qui n'aurait pas été apuré en année $n-1$ est également actualisé au coût moyen pondéré du capital.

Aéroports de Lyon détermine donc le CAT pour l'ajustement des tarifs de la période tarifaire n , tel que, pour $n > 2028$:

$$\text{CAT}(n) = \text{RES}_{\text{CAT}}(n-1) \times (1+k) + \text{TRAF}(n) + \text{QDS}(n) + \text{INV1}(n) + \text{INV2}(n) + \text{INV3}(n) + \text{PROF}(n) + \text{ITN}(n)$$

Où :

- $\text{RES}_{\text{CAT}}(n-1)$ est le solde résiduel du CAT non apuré l'année $n-1$; $\text{RES}_{\text{CAT}}(2027) = 0$;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $\text{TRAF}(n)$ est le facteur correctif actualisé lié au trafic, défini au III.2.5.1 ;
- $\text{QDS}(n)$ est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.5.2 ;
- $\text{INV1}(n)$ est le facteur d'ajustement lié aux charges relatives aux dépenses d'investissement, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV2}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV3}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;

- PROF(n) est le facteur d'ajustement actualisé lié à l'évolution des profits extra-aéronautiques, défini au III.2.5.4 ;
- ITN(n) est le facteur d'ajustement lié à l'évolution d'une imposition de toute nature applicable à Aéroports de Lyon, défini au III.2.5.5.

b- Ajustement des tarifs par l'apurement du CAT

Le CAT de l'année n est apuré après calcul d'un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour la période tarifaire de l'année n.

Ce coefficient d'ajustement s'applique au taux plafond de base des tarifs des Redevances. Les modalités de calcul de ce coefficient sont définies au III.2.4.

Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, le coefficient A(n) est plafonné à $\pm 5\%$. Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante, selon les modalités définies au III.2.4.

Le calcul et l'apurement du CAT s'appliquent dans les mêmes conditions sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, à l'exception du plafonnement à $\pm 5\%$ du coefficient A(n).

III.2.3. 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) :
« 2027 »	i(2027) - 1,20%
« 2028 »	i(2028) - 1,20%
« 2029 »	i(2029) - 1,20%
« 2030 »	i(2030) - 1,20%
« 2031 »	i(2031) - 1,20%
« 2032 »	i(2032) - 1,20%
« 2033 »	i(2033) - 1,20%
« 2034 »	i(2034) - 1,20%

où i(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (réf. 001759971), calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de mars n-2 et celle du mois de mars n-1.

Pour la période tarifaire 2027, le taux plafond de base s'applique à partir du 1^{er} mai 2027.

RP(n) désigne les recettes prévisionnelles des Redevances des services publics aéroportuaires en euros courants correspondant à l'application du taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n. L'inflation prévisionnelle retenue pour la détermination de RP(n) est fixée à 2% pour chacune des périodes tarifaires 2028 à 2034.

Pour chaque période tarifaire, RP(n) est égal à (en milliers d'euros) :

Période tarifaire (n)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
------------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

Période de référence (n-2)	2025	2026	2027	2028	2030	2031	2032	2033
RP(n)	47 104	46 886	50 003	51 850	56 499	58 148	59 187	60 098

III.2.4. Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

Aéroports de Lyon détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances $A(n)$ pour chaque période tarifaire n tel que :

Pour $n > 2028$:

$$A(n) = \frac{CAT(n)}{RP(n) \times Z(n)}$$

Où :

- $CAT(n)$ est le CAT de la période tarifaire n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n , tel que défini au III.2.3 ;
- $Z(n)$ est l'écart entre le plafond constaté et le plafond prévisionnel des redevances avec :

$$Z(n) = \frac{\prod_{i=2029}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2029}^n (1 + IP(i))}$$

En vue de chaque période tarifaire n , Aéroports de Lyon établit une Grille Tarifaire des Redevances (GT) telle que :

$$RT(GT(n), T_{ref}(n)) = RT(GT(n-1), T_{ref}(n)) \times ((1 + P(n)) \times \frac{(1 + A(n))}{(1 + A(n-1))})$$

Où, pour tout $n > 2028$:

- $T_{ref}(n)$ est la référence de trafic pour la période tarifaire n , cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile $n-2$;
- $GT(i)$ est la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire i ;
- $RT(GT(i), T_{ref}(n))$ est la recette des Redevances définies au III.2.1, mesuré par le produit de l'application de la grille tarifaire $GT(i)$ à $T_{ref}(n)$;
- $P(n)$ est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n défini au III.2.3 ;
- $A(n)$ est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini ci-dessus ;
- $A(2028) = 0$.

Le coefficient d'ajustement $A(n)$ est plafonné annuellement à $\pm 5\%$. Dans le cas où cette limite est atteinte, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante. Il est déterminé comme suit :

- si $A(n) > 5\%$:

$$RES_{CAT}(n) = CAT(n) - \left[5\% \times RP(n) \times \frac{\prod_{i=2029}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2029}^n (1 + IP(i))} \right]$$

- si $5\% \geq A(n) \geq -5\%$:

$$RES_{CAT}(n) = 0$$

- si $-5\% > A(n)$:

$$RES_{CAT}(n) = CAT(n) + \left[5\% \times RP(n) \times \frac{\prod_{i=2029}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2029}^n (1 + IP(i))} \right]$$

Où :

- $RES_{CAT}(n)$ est le solde résiduel du CAT pour l'année n ;
- $CAT(n)$ est le Compte d'Ajustement des Tarifs pour l'année n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des redevances SPA pour la période tarifaire n, tel que défini au III.2.3 ;
- $IC(n)$ est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2 ;
- $IP(n)$ est l'inflation prévisionnelle pour la période tarifaire n entre le mois de décembre n-3 et le mois de décembre n-2, elle est fixée à 2,00% pour chacune des périodes tarifaires 2028 à 2034 ;
- (i) varie pour couvrir l'ensemble des années de 2029 jusqu'à la période tarifaire n.

Le coefficient d'ajustement $A(n)$ s'applique dans les mêmes conditions sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, soit 2035 et 2036, à l'exception de son plafonnement à $\pm 5\%$.

III.2.5. Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT

III.2.5.1. – Facteur d'ajustement N°1 - Trafic

Le facteur d'ajustement $TRAF(n)$, qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50% de l'impact des écarts éventuels entre le trafic constaté et le trafic prévisionnel sur les produits des Redevances, lorsque le trafic constaté s'écarte au-delà d'une plage de franchise. La plage de franchise est fixée à $\pm 2\%$ pour les périodes tarifaires 2029 et 2030, à $\pm 3\%$ pour les périodes tarifaires 2031 et 2032, puis à $\pm 4\%$ pour les périodes tarifaires suivantes.

Pour les besoins du calcul du facteur $TRAF(n)$, il est défini la quantité de trafic $QT(n)$ de la façon suivante : $QT(n) = PAX(n-2)$

Où $PAX(n-2)$ est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période de référence.

Période tarifaire (n)	2029*	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
QT Ref(n)	10 869 664	11 058 827	11 218 647	11 400 013	11 556 680	11 732 710

QTM(n) et QTm(n) qui correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul, sont définies comme suit :

Période tarifaire (n)	2029*	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
QTM Franchise(n)	11 087 057	11 280 004	11 555 207	11 742 013	12 018 947	12 202 018
QTm Franchise(n)	10 652 270	10 837 650	10 882 088	11 058 012	11 094 412	11 263 401

* Pour la période tarifaire 2029, le trafic de la période de référence 2027 est indiqué en année civile et fera l'objet d'un prorata correspondant au trafic du 1^{er} mai au 31 décembre 2027.

Le facteur d'ajustement TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'au-delà de cette plage de franchise, 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produit prévisionnel des redevances soient intégrés au CAT et ainsi compensés par l'ajustement des tarifs de ces Redevances.

Il est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances, et est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement TRAF(n) sont précisées en Annexe 5.

III.2.5.2. Facteur d'ajustement N°2 – Qualité de service

Le facteur d'ajustement QDS(n) repose sur un système de malus appliqué aux cinq indicateurs incités mentionnés au II.2.1-a. Pour chaque indicateur, le malus est nul lorsque l'objectif est atteint et évolue linéairement entre l'objectif et le seuil correspondant à l'application de 100% du malus. Le montant total du malus est plafonné à 300 k€ par période tarifaire.

Pour le facteur QDS, les plafonds financiers du mécanisme sont calculés au prorata du trafic sur l'année 2027. Les indicateurs de qualité de service eux-mêmes sont ceux relevant de l'année civile 2027.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement QDS(n) sont précisées en Annexe 6.

Le niveau minimum de chaque indicateur ainsi que le montant du malus associé sont également définis en Annexe 6.

III.2.5.3. Facteur d'ajustement N°3 – Dépenses d'investissement

Le programme initial des grands projets du périmètre régulé est défini au 1) de l'Annexe 1, et le programme initial des autres investissements du périmètre régulé est défini au 3) de l'Annexe 1.

Pour le présent contrat, est considéré comme grand projet tout projet dont le coût prévisionnel est supérieur à 2,5% du montant total des investissements du périmètre régulé figurant à l'Annexe 1 au moment de la signature du présent contrat sous réserve que le volume cumulé des grands projets représente au moins 50% du volume total des investissements du périmètre régulé sur la durée du contrat.

a- Ajustement du CAT en fonction des écarts de charges liées aux dépenses d'investissement (INV1)

Le facteur d'ajustement INV1(n), qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges de capital liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroports de Lyon, en cas de baisse ou de hausse des dépenses et/ou de décalage des dépenses par rapport au programme initial des grands projets du périmètre régulé et au programme initial des autres investissements du périmètre régulé définis en 1) et 3) de l'Annexe 1. Il couvre 100% des écarts constatés par rapport aux trajectoires prévisionnelles.

Il repose sur le calcul de la différence entre :

- La somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondés sur la valeur prévisionnelle des actifs selon les programmes d'investissement initial du périmètre régulé inclus aux 1) et 3) de l'Annexe 1, et ;
- La somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulée, fondés sur la valeur réelle des actifs.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes de charges de capital de la base d'actifs régulés (BAR) en milliers d'euros constants :

Période tarifaire (n)	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Charges de capital BAR (n)	35 514	39 256	47 220	53 821	57 940	57 596

Pour la période tarifaire 2029, les charges de capital de la base d'actifs régulés ont pour période de référence la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2027.

Le facteur d'ajustement INV1(n) est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et est versé au CAT. Les modalités de calcul du facteur INV1(n) sont précisées en Annexe 7.

Ce facteur d'ajustement est complété de deux facteurs d'ajustement supplémentaires sur les dépenses d'investissement qui visent à inciter Aéroports de Lyon à l'efficacité des coûts.

Pour l'application des facteurs d'ajustement INV1, INV2 et INV3, les dépenses mentionnées au dernier alinéa de l'article II.1 sont réputées avoir été engagées au cours de l'année civile 2027 et sont intégrées, pour le même montant, à la trajectoire prévisionnelle figurant à l'Annexe 1. Elles ne génèrent, de ce fait, aucun écart au sens des facteurs INV1 et INV3.

b- Ajustement du CAT en fonction des écarts de dépenses d'investissement des Grands Projets (INV2)

Le facteur d'ajustement INV2(n) a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50% des écarts entre les dépenses d'investissement validées au stade de l'avant-projet définitif et les dépenses d'investissement effectivement constatées à la mise en service de chacun des Grands Projets. Il est calculé sur la valeur actualisée nette des dépenses d'investissement au coût moyen pondéré du capital.

Procédure d'ajustement et de validation des dépenses prévisionnelles des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé :

Dès que le jalon d'avant-projet détaillé d'un grand projet figurant au 1) de l'Annexe 1 est atteint, Aéroports de Lyon communique au ministre chargé de l'aviation le montant du programme initial correspondant à ajuster. À cet effet, Aéroports de Lyon transmet au ministre chargé de l'aviation civile, pour validation, sur la base du calendrier prévisionnel défini au 1) de l'Annexe 1, l'ensemble des éléments nécessaires à la validation du nouveau montant prévisionnel de dépenses pour chaque grand projet concerné, en particulier toutes les pièces des études d'avant-projet définitif. Toute demande d'informations complémentaires formulée par le ministre chargé de l'aviation civile devra être traitée avec la plus grande diligence par Aéroports de Lyon. Le ministre chargé de l'aviation civile se prononce sur ces niveaux de dépenses prévisionnelles au plus tard trois mois après la transmission de l'ensemble des éléments demandés et peut, le cas échéant, exiger d'Aéroports de Lyon une contre-expertise indépendante du coût du projet, notamment si la complexité du projet le justifie.

Sur la base de ces niveaux de dépenses prévisionnelles validés par le ministre chargé de l'aviation civile, le programme d'investissement initial des grands projets figurant au 1) de l'Annexe 1 est ajusté en vue de l'application du facteur d'ajustement INV2.

Dans le cas où le ministre chargé de l'aviation civile ne validerait pas le niveau de dépenses prévisionnelles transmis par Aéroports de Lyon, les parties se réunissent sans délai afin d'examiner conjointement les hypothèses retenues et rechercher un accord sur un niveau de dépenses révisé permettant la mise en œuvre du facteur d'ajustement INV2. Lorsqu'un grand projet est composé de plusieurs opérations, le programme est ajusté pour chacune des opérations ayant atteint le jalon d'avant-projet détaillé. Une fois le programme ajusté validé par le ministre chargé de l'aviation civile, le 2) de l'Annexe 1 est modifié en conséquence. Les grands projets du périmètre régulé ayant atteint le stade d'avant-projet détaillé et dont le montant de dépenses prévisionnelles a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile avant l'entrée en vigueur du présent contrat figurent dès à présent au 2) de l'Annexe 1.

c- Ajustement du CAT en fonction des dépenses des autres investissements (INV3)

Le facteur d'ajustement INV3(n) a pour objet de compenser, par un malus, 50% des dépassements éventuels de l'enveloppe des autres investissements constatés par rapport à l'enveloppe prévisionnelle. Un reliquat plafonné à 10% des dépenses non réalisées d'un exercice peut être reporté sur l'exercice suivant.

En période tarifaire n, dans le cas où les dépenses constatées sont inférieures aux dépenses prévues au 3) de l'Annexe 1, il est défini, pour la période du présent contrat, un reliquat RLQ(n) correspondant à la différence entre les dépenses prévisionnelles et les dépenses constatées, pouvant être reporté sur la dépense prévisionnelle de la période tarifaire n+1 jusqu'en 2030. Le reliquat de la période tarifaire n est plafonné à hauteur de 10% de la dépense prévue de la période tarifaire n, telle que définie au 3) de l'Annexe 1. Les modalités de calcul du reliquat RLQ(n) sont précisées en Annexe 7.

Pour la période tarifaire 2029, les dépenses des autres investissements ont pour période de référence du 1^{er} janvier au 31 décembre 2027.

Le facteur d'ajustement INV3(n) est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV3(n) sont précisées en Annexe 7.

En cas de survenance d'un événement imprévisible et strictement extérieur à Aéroports de Lyon occasionnant l'endommagement ou la destruction d'une immobilisation et entraînant des dépenses d'investissement non prévues par Aéroports de Lyon à la date du présent contrat, celles-ci sont retirées des dépenses d'investissement constatées pour le calcul du facteur d'ajustement INV3(n).

III.2.5.4. Facteur d'ajustement N°4- Profits extra-aéronautiques (PROF)

Le facteur d'ajustement PROF(n) a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50% des écarts entre les profits extra-aéronautiques résiduels prévisionnels et les profits extra-aéronautiques résiduels constatés de la période de référence n-2, lorsque les profits extra-aéronautiques excèdent 30% des coûts des services publics aéroportuaires.

Sous réserve des stipulations des I.3.g, h, la contribution des profits des activités autres que celles de service public aéroportuaire au résultat opérationnel du périmètre régulé est définie par l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes.

Pour les besoins du calcul du facteur PROF(n), il a été défini le coût des services publics aéroportuaires CSPA(n) et les profits des activités extra-aéronautiques contributives PEA(n),

Où :

- CSPA(n) est le coût des services publics aéroportuaires sur la période allant du 1^{er} janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2 ;
- PEA(n) sont les profits des activités extra-aéronautiques contributives sur la période allant du 1^{er} janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes CSPA(n) et PEA(n) en milliers d'euros courants :

Période tarifaire (n)	2029*	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
CSPA(n)	89 161	96 369	110 122	118 205	123 866	125 506
PEA(n)	33 623	35 378	32 592	35 055	37 059	38 967

* Pour la période tarifaire 2029, les données de la période de référence 2027 sont indiquées en année civile et feront l'objet d'un prorata au trafic du 1^{er} mai au 31 décembre 2027.

Le facteur d'ajustement PROF(n) est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement PROF(n) sont précisées en Annexe 8.

III.2.5.5. Facteur d'ajustement N°5 - Impositions de toute nature (ITN)

Le facteur d'ajustement ITN(n) a pour objet de compenser à 100%, dès le premier euro lorsque le seuil est atteint, les écarts de coûts d'exploitation résultant de la modification, de la création ou de la suppression, postérieurement à la signature du contrat, d'une imposition de toute nature.

Il s'applique aux évolutions d'impositions de toute nature qui, prises collectivement, représentent une incidence financière supérieure à 500 000 € sur une année. Il est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement ITN(n) sont précisées en Annexe 9.

III.2.6. Taux d'évolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite

Le taux d'évolution prévisionnel des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite est fixé à 71% pour la période tarifaire 2027.

Pour la période 2028-2034, la trajectoire prévisionnelle (hors prise en compte du déficit passé) est la suivante :

Période tarifaire :	Taux d'évolution :
« 2028 »	i(2028)
« 2029 »	i(2029)
« 2030 »	i(2030)
« 2031 »	i(2031)
« 2032 »	i(2032)
« 2033 »	i(2033)
« 2034 »	i(2034)

Où i(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (réf. 001759971), calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de mars n-2 et celle du mois de mars n-1.

Cette redevance n'étant pas soumise au plafond d'évolution des tarifs, elle fera l'objet d'une homologation annuelle séparée.

III.3. Politique tarifaire

III.3.1. Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts, Aéroports de Lyon peut proposer, dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances, une évolution de la structure des tarifs ; cette évolution fait l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative

économique compétente dans le cadre des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports.

III.3.2. Modulations des redevances

Sur la période du présent contrat, lorsque les redevances font l'objet de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées aux articles L. 6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports et détaillées en annexe 4, ces modulations sont soumises aux limites suivantes :

- La réduction ou la majoration de la redevance d'atterrissage pour réduire les atteintes à l'environnement en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions avec une amplitude de -50% à +225% ;
- La réduction ou la majoration de la redevance d'atterrissage pour réduire les atteintes à l'environnement en fonction du niveau d'émissions de NOx des avions avec une amplitude de -12% à +12% ;
- La réduction des redevances atterrissage, passager, enregistrement et bagage destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons sur une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison et une amplitude dégressive qui n'excède pas -75% la première année ;
- La réduction de la redevance par passager pour accompagner le développement des compagnies aériennes sur la plateforme, si un développement est constaté par rapport au maximum de trafic sur les trois dernières années et en fonction de la croissance observée dans la limite de 25% par passager départ supplémentaire ;
- La réduction de la redevance par passager pour les compagnies aériennes atteignant certains seuils de volume de trafic passagers sur la plateforme dans la limite de 10% par passager départ ;
- La réduction de la redevance bagage pour les compagnies aériennes atteignant certains seuils de volume de bagages sur la plateforme dans la limite de 15% par bagage départ ;
- La réduction de la redevance par passager de 25% en saison hiver IATA afin de développer le trafic sur ces périodes ;
- La réduction de la redevance d'atterrissage de 75% destinée à favoriser l'ajout de nouvelles fréquences sur une liaison existante dans la limite de sept fréquences supplémentaires par semaine ;
- La réduction de 20% des redevances d'atterrissage et de stationnement destinée à favoriser le développement des « petites routes ».

La Grille Tarifaire mentionnée au III.2.4. est établie sans prendre en compte les effets de ces modulations sur les tarifs.

Ces réductions ou majorations 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.2.4, n'est-il pas tenu compte de ces réductions.

Les modalités de mise en œuvre de la modulation acoustique sont définies aux Annexes 3a et 3b. L'ensemble des modulations ayant pour objectif le développement du trafic est précisé à l'Annexe 4.

Titre IV : Concertation avec les usagers

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

IV.1. Commission consultative économique

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

En application des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports, Aéroports de Lyon réunit notamment la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire et fait parvenir au moins quatre mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

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

En matière financière :

- Le montant des financements publics...des installations et services auxquels se rapportent ces redevances.

En matière d'investissements :

- une note présentant l'état d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat.
- les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour l'exercice suivant, comprenant une distinction par opération de plus de 5 M€.

En matière de trafic :

- les résultats de trafic de passagers pour la dernière année civile connue et pour les mois connus depuis le début de l'année civile suivante, en distinguant le nombre de passagers par faisceau géographique (national, Espace Schengen, autres pays d'Europe et international) ;
- les résultats de trafic de fret et de poste transportés par avion, sur les deux mêmes périodes ;
- les résultats de trafic en nombre de mouvements d'aéronefs sur les deux mêmes périodes.

En matière de qualité de service :

- Les résultats des mesures, agrégés par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et II.2.1-b ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs.

En matière de tarifs des redevances pour service rendu :

- la proposition détaillée d'ADL pour la période annuelle à venir ; la méthodologie utilisée pour fixer les tarifs des redevances concernées ;
- au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

Conformément à l'article R. 6325-23 du code des transports, les informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent.

IV.2. Suivi des grands projets d'investissements

Aéroports de Lyon consulte annuellement les usagers en commission consultative économique et le ministre chargé de l'aviation civile en comité de suivi, sur les opérations d'investissements majeures.

Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique, Aéroports de Lyon pourra proposer, pour répondre à l'évolution des besoins des usagers, de ne pas réaliser un Grand Projet figurant à l'Annexe 1, pour lui substituer un nouveau projet économiquement comparable.

En cas de majorité d'avis favorables exprimés par les membres de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné par l'investissement, la proposition d'évolution d'Aéroports de Lyon est soumise à l'accord du ministre chargé de l'Aviation civile. Le ministre chargé de l'Aviation civile notifie sa décision à Aéroports de Lyon dans un délai d'un (1) mois suivant la notification de la proposition d'évolution accompagnée de l'avis favorable de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par le ministre vaut acceptation.

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 Lyon s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

Titre V : Modalités d'exécution du contrat

V.1. Information et contrôle

V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Lyon dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances (articles L. 6325-2 et R.6325-25 à R.6325-37 du code des transports)

Conformément à l'article R. 6325-27 du code des transports, Aéroports de Lyon notifie chaque année les tarifs des redevances prévues par les articles R. 6325-4 et R. 6325-9 hormis celles prévues par le troisième alinéa de ce dernier article, et, le cas échéant, leurs modulations, au ministre chargé de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, ainsi qu'à l'Autorité de régulation des transports.

Cette notification est accompagnée de tous les éléments permettant de vérifier le respect des stipulations de ce contrat.

V.1.2. Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat réunissant Aéroports de Lyon et la direction générale de l'aviation civile se réunit, sur demande de l'une ou l'autre des parties, pour examiner sur la période couverte par le présent contrat l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements, de la qualité de service ou de la maîtrise des coûts opérationnels sur la base des informations requises au titre du contrat de concession.

Dans ce cadre, Aéroports de Lyon met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

V.1.3. Auditabilité

Aéroports de Lyon s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par l'Etat. Aéroports de Lyon est informé des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins un (1) mois. Il reçoit communication des résultats obtenus.

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

V.1.4. Non-homologation des tarifs

En cas de non-homologation, en application des articles R. 6325-25 à R. 6325-37 du code des transports, des tarifs des redevances, Aéroports de Lyon peut faire une nouvelle proposition sans nouvelle consultation des usagers en appliquant la procédure mentionnée à l'article R. 6325-34 du code des transports. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'application de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

Aéroports de Lyon peut alors proposer, sans préjudice de la modération tarifaire et de la proportionnalité aux coûts, de prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

V.2. Révision ou fin anticipée du contrat visées à l'article R. 6325-39 du code des transports

V.2.1. Révision ou fin anticipée du contrat en cas de modification substantielle ou de bouleversement de l'économie du contrat

Procédure

A la demande d'une des parties, le ministre chargé de l'aviation civile et Aéroports de Lyon se consultent dans les meilleurs délais lorsque l'une des hypothèses prévues au V.2.1 ci-dessous survient.

Lors de ces consultations, la partie demanderesse présente les éléments permettant de démontrer la survenance d'une des circonstances dudit article.

Dès lors que la survenance de l'une de ces circonstances est démontrée, les Parties examinent de bonne foi si cette situation nouvelle est de nature à dégrader ou améliorer significativement l'équilibre économique et financier du contrat par rapport aux prévisions initiales (étant précisé que cette condition est réputée remplie dans les cas de révision (i) à (iii) prévus au V.2.1).

Dans l'affirmative, les parties arrêtent, dans un délai maximum de quatre (4) mois, les mesures à prendre en vue d'assurer la poursuite du contrat dans des conditions économiques et financières ni détériorées ni améliorées.

Dans le cas visé au b du (vi) ci-dessous, le ministre chargé de l'Aviation civile demande le maintien, le report, l'abandon de ce Grand Projet ou sa substitution par un autre projet économiquement comparable.

- 1) Si les parties parviennent à un accord sur les termes d'un contrat révisé :
 - Aéroports de Lyon convoque, les membres de la commission consultative économique de l'aérodrome au moins un mois avant la date de la réunion afin de recueillir leur avis sur le projet de contrat révisé. A l'issue de cette consultation, le ministre chargé de l'aviation civile saisit l'Autorité de régulation des transports (ART) aux fins qu'elle rende un avis conforme sur le projet de contrat révisé au regard des éléments listés au II de l'article L. 6327-3 du code des transports.
 - Les parties signent la version révisée du contrat dans les meilleurs délais à compter de la publication de l'avis conforme de l'ART et de nouveaux tarifs entrent le cas échéant en vigueur sous un mois à partir de cette signature.
- 2) Si les parties ne parviennent pas, lors des consultations, à un accord sur les termes d'un

contrat révisé, ou en cas d'avis non conforme de l'ART sur le projet de contrat révisé :

- Les parties peuvent décider, d'un commun accord, de résilier le contrat ou de poursuivre le contrat dans les conditions initialement prévues ;
- A défaut, le ministre chargé de l'aviation civile peut mettre fin au contrat de manière anticipée sans qu'aucune partie ne puisse prétendre à une indemnité. Dans les cas (i) à (iv) de cas de révision, et dès lors que la poursuite de la réalisation du programme d'investissements prévisionnel n'est plus justifiée ou que la poursuite du contrat menacerait la bonne exécution des missions de service public qui lui sont confiées par les articles L. 6323-1 et suivants du code des transports ainsi que par le cahier des charges approuvé par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aéroports appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aéroports, le contrat est résilié sans qu'aucune partie ne puisse prétendre à une indemnité.

En cas de fin anticipée du contrat, les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des articles R. 6325-17 et suivants du code des transports. La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements du CAT défini au III.2.2.2 calculés à la date de fin anticipée du contrat et leur notification doit être effectuée dans les 12 mois suivant la fin anticipée du présent contrat.

Cas de révision

Lorsque l'une des conditions suivantes est réunie, les Parties mettent en œuvre les stipulations fixées au V.2.1.

(i) au cas où la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur QT(n) défini au III.2.5.1, dépasserait deux années d'affilée la valeur QTMRévision(n) définie ci-dessous, ou resterait deux années d'affilée en-deçà de la valeur QTmRévision(n) :

Période tarifaire (n)	2029*	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
QTM Révision(n)	11 521 843	11 722 357	12 116 139	12 312 014	12 712 348	12 905 981
QTm Révision(n)	10 217 484	10 395 297	10 321 155	10 488 012	10 401 012	10 559 439

* Pour la période tarifaire 2029, les données de la période de référence 2027 sont indiquées en année civile et feront l'objet d'un prorata au trafic du 1^{er} mai au 31 décembre 2027.

Les modalités d'atteinte des seuils de révision liés au trafic sont précisées à l'Annexe 5.

(ii) En cas de changement de mesures législatives et / ou réglementaires en lien avec l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, et en matière fiscale, entraînant individuellement ou ensemble, une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE du périmètre régulé sur une base annuelle. Ce seuil s'apprécie après prise en compte des ajustements pour ces changements qui auraient déjà fait l'objet d'une compensation via le compte d'ajustement des tarifs.

Le ROCE, qui se définit comme la rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, est apprécié au regard des articles 6, 7, 8 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur

les aérodrômes. Pour l'appréciation de ce taux, il est également tenu compte des aménagements de caisse mis en œuvre à la demande d'Aéroports de Lyon dans le cadre de l'exécution du présent contrat, mentionnés au Titre I des présentes.

A ce titre, le ROCE correspond au rapport entre :

- Le résultat opérationnel du périmètre régulé, tel que défini à l'article 7, comprenant la contribution visée à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, diminué de l'impôt sur les sociétés et après application des aménagements prévus au Titre I, et
- La base d'actifs régulés définie à l'article 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

La variation doit résulter directement et de manière certaine de la mesure visée.

(iii) Au cas où des événements imprévisibles sont de nature à bouleverser l'économie du présent contrat. En tout état de cause, et sans préjudice d'autres situations caractérisant un bouleversement conformément à la jurisprudence applicable, constitue un bouleversement de l'économie du contrat, toute diminution constatée ou évaluée de manière prévisionnelle sur une période de deux ans, d'au moins 50% du résultat opérationnel courant par rapport aux résultats du plan d'affaires ayant fondé le présent contrat.

(iv) Au cas où le périmètre régulé d'Aéroports de Lyon, tel que défini à la date de signature du présent contrat par l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodrômes, serait modifié ou abrogé.

(v) En cas d'évolution moyenne du taux d'inflation, mesurée par l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (réf. 001759971), supérieure à 5%, sur une période consécutive de trois (3) ans.

(vi) Lorsqu'il est constaté, pour l'un des Grands Projets d'investissements listés à l'Annexe 1 du présent contrat, que :

a. le projet est formellement abandonné, ou abandonné de fait, en tout ou partie, avant son achèvement, sauf en cas de substitution résultant de l'évolution des besoins des usagers exprimés dans les conditions prévues au IV.1 ; ou

b. le montant ajusté suite à la procédure d'ajustement prévue au b du III.2.5.3. dépasse de 40% le montant prévisionnel de dépenses indiqué initialement à l'Annexe 1 du présent contrat.

V.2.2. Fin anticipée du contrat en cas de non-respect des obligations relatives à l'intervention d'entreprises liées

Si Aéroports de Lyon conclut un contrat ou tout acte équivalent avec une entreprise qui lui est liée au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique en méconnaissance des stipulations de l'article I.3.g le ministre chargé de l'aviation civile met en demeure Aéroports de Lyon de prendre les mesures nécessaires, dans un délai de trois mois, pour y remédier. En cas d'absence de telles mesures ou de mesures insuffisantes, le ministre chargé de l'aviation civile peut mettre fin au présent contrat de manière anticipée sans qu'Aéroports de Lyon ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

En outre, le ministre chargé de l'aviation civile peut, en cas de méconnaissance des stipulations de l'article I.3.g, imposer à Aéroports de Lyon une contribution particulière des profits des activités confiées à l'entreprise liée au résultat opérationnel du périmètre régulé d'Aéroports de Lyon. Cette

contribution particulière peut couvrir jusqu'à 150% des profits de l'entreprise liée ayant échappé à la contribution prévue à l'article I.3.g. Ces profits sont évalués sur la durée du contrat avec l'entreprise liée.

V.2.3. Fin anticipée du contrat par accord des parties

En dehors des cas qui précèdent, le présent contrat peut être résilié à tout moment d'un commun accord des Parties.

V.3. Force majeure

Si l'une des Parties invoque la survenance d'un événement relevant de la force majeure, elle le notifie sans délai par écrit à l'autre Partie afin de recueillir ses observations dans un délai d'un (1) mois suivant la notification.

La Partie qui invoque cet événement précise les justifications de sa décision et les effets de cet événement sur l'exécution du contrat.

Pour l'application de la présente clause, un événement de force majeure, tel que défini par la jurisprudence administrative, désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties, rendant impossible l'exécution de tout ou partie du contrat, temporairement ou définitivement.

Au cas où un événement présentant les caractéristiques de la force majeure rend impossible pendant une période d'au moins deux (2) mois l'exécution du présent contrat, les Parties le résilient.

V.4. Résiliation par accord entre les Parties

En dehors des cas qui précèdent, le présent contrat peut être résilié à tout moment d'un commun accord des Parties.

V.5. Conséquences de la résiliation sur les tarifs de Redevances applicables

En cas de résiliation du présent contrat pour quelque motif que ce soit, les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des articles R. 6325-17 et suivants du code des transports. La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements du CAT, défini au III.2.2.2, calculés à la date de fin anticipée du contrat, et leur notification doit être effectuée dans les douze mois suivant la fin anticipée du présent contrat.

V.6. Décision de poursuivre prévue à l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports

La consultation des usagers mentionnée au cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome.

A cette fin, quatre ans après la date de début du contrat, Aéroports de Lyon transmet aux membres de la commission et dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile, l'ensemble des pièces présentant les évolutions du projet industriel, les écarts observés sur les premières périodes tarifaires couvertes par le présent contrat et entièrement exécutées par rapport aux prévisions initiales de celui-ci et les ajustements réalisés en application des stipulations de ce dernier.

La commission consultative économique rend son avis au plus tard quatre ans et trois mois après la date de début du présent contrat.

En application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2, Aéroports de Lyon saisit l'Autorité de régulation des transports dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de l'avis de la commission consultative économique rendu en application du dernier alinéa de l'article R. 6325-52 du code des transports. Il transmet une copie de cette demande au ministre chargé de l'Aviation civile.

L'Autorité de régulation des transports rend, dans un délai de deux (2) mois après avoir été saisie par l'exploitant, un avis conforme sur la poursuite du contrat de régulation économique au vu du respect de la procédure prévue au cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports. En cas d'avis négatif de l'Autorité, le contrat est résilié ou révisé.

L'Autorité de régulation des transports fonde son avis sur le caractère substantiel, sur la durée du contrat, de l'écart de la rémunération de l'exploitant par rapport à la rémunération que l'exploitant pouvait raisonnablement attendre, et pouvant provenir :

- 1° Des écarts observés, par rapport aux prévisions initiales du contrat sur les premières périodes tarifaires du contrat et entièrement exécutées ;
- 2° Des ajustements réalisés ou prévisibles, sur la durée du contrat, autorisés en application des dispositions du contrat relatives à l'évolution des tarifs.

En cas de modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel et au vu des avis émis par les usagers et par l'Autorité de régulation des transports, l'Etat et l'exploitant procèdent à la révision ou à la résiliation anticipée du contrat. Dans ce dernier cas, les Parties font application des stipulations du Titre V.

Titre VI : Dispositions diverses

VI.1. Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroports de Lyon de tarifs de redevances non homologués en vertu des articles R. 6325-25 à R. 6325-37 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative prononcée par l'Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 1264-7 du code des transports et dans les conditions définies dans ce même code.

VI.2. Préparation du contrat suivant

Les Parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroports de Lyon s'engage à publier au plus tard le 1^{er} mai 2034 le dossier de consultation relatif à ce contrat. Dès la publication du dossier, Aéroports de Lyon sollicite l'avis de la commission consultative économique. Ces engagements valent également, le cas échéant avec des délais différents, en cas de fin anticipée du présent contrat.

VI.3. Transmission de notifications

La notification prévue à l'article V.1.1 est envoyée aux adresses suivantes :

Direction générale de l'aviation civile / Direction du transport aérien
50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes,
59, boulevard Vincent-Auriol,
75703 Paris Cedex 13

Autorité de régulation des transports
11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 Paris Cedex 14

VI.4. Publicité

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public par Aéroports de Lyon dès sa conclusion.

Paris, le

Pour le ministre des Transports
et par délégation

Le président du directoire
Aéroports de Lyon

Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat

Le programme d'investissement initial du périmètre régulé est présenté ci-dessous.

1. Programme initial des grands projets du périmètre régulé

Grands projets	APD (1)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total
APU Off	T3 2024	21,4	26,6	-	-	-	-	-	-	48,0
Piste 17L-35R	T2 2030	-	-	-	1,0	9,4	-	-	-	10,5
Piste 17R-35L + amorces B3 et B4	T2 2029	-	-	1,7	15,5	-	-	-	-	17,2
Renouvellement Parking avion Jetée T2	T3 2025	6,0	6,0	-	-	-	-	-	-	12,0
Renouvellement Passerelles T1A (Historique)	T1 2029	-	-	0,4	1,7	1,7	-	-	-	3,8
Renouvellement Passerelles T2	T1 2028	-	0,5	2,3	2,3	-	-	-	-	5,0
Extension et rénovation Terminal 2 (y/c perf. énergétique)	T4 2025	18,5	43,8	15,6	-	-	-	-	-	77,9
Extension/Flexibilisation Jetée Terminal 2	T2 2033	-	-	-	-	-	-	1,0	8,7	9,7
Rénovation Terminal 1A (y/c perf. énergétique)	T1 2031	-	-	-	-	3,2	14,6	10,2	-	28,0
		45,9	76,9	20,0	20,5	14,4	14,6	11,2	8,7	212,1

En millions d'euros constants 2026

2. Programme ajusté des grands projets du périmètre régulé validé par le ministre chargé de l'aviation civile au jalon d'avant-projet détaillé

Dans les conditions fixées à l'article III.2.5.3 du présent contrat, les montants de dépenses prévisionnelles du programme initial peuvent être ajustés dès l'entrée en vigueur du présent contrat.

Sans objet à date.

3. Programme initial des autres investissements du périmètre régulé

		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total
Lyon - Saint Exupéry										
Environnement	Décarbonation	-	0,1	1,2	-	-	-	-	-	1,4
	Infrastructures aéronautiques	-	-	-	-	0,0	0,4	-	0,0	0,5
	Installations techniques	0,6	1,5	2,2	2,5	0,1	1,2	-	0,0	8,1
	Parc & Accès	0,3	0,1	0,0	0,3	-	-	-	-	0,7
	Terminaux	0,2	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0	-	-	4,7
	Total Environnement	1,1	2,1	4,4	3,8	1,2	2,6	-	0,0	15,3
Maintenance	Immobilier	0,1	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,2
	Infrastructures aéronautiques	-	-	0,6	1,2	-	-	0,1	-	2,0
	Installations techniques	1,9	3,1	5,4	7,1	3,9	2,1	1,3	2,3	27,1
	Parc & Accès	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Système d'Information	3,9	4,4	2,9	4,9	3,2	3,7	3,1	1,9	28,0
	Terminaux	0,7	0,5	0,5	0,7	1,2	1,9	1,1	3,1	9,8
	Total Maintenance	6,6	8,0	9,4	13,9	8,4	7,7	5,7	7,3	67,0
Service clients	Immobilier	0,5	0,6	0,3	0,1	0,0	0,3	-	-	1,8
	Infrastructures aéronautiques	0,2	-	0,1	0,6	0,6	-	-	-	1,5
	Installations techniques	1,0	0,1	0,7	1,1	-	0,3	0,8	0,9	4,8
	Parc & Accès	1,3	1,2	2,7	3,8	1,9	1,5	1,9	-	14,4
	Système d'Information	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terminaux	1,1	2,8	6,7	1,2	-	-	-	-	11,8
	Total Service clients	4,2	4,7	10,5	6,7	2,5	2,0	2,7	0,9	34,2
Total Lyon - Saint Exupéry		11,9	14,8	24,3	24,4	12,1	12,3	8,4	8,2	116,6
Lyon - Bron										
Environnement	Décarbonation	-	0,0	0,2	0,2	-	-	-	-	0,5
Maintenance	Infrastructures aéronautiques	-	-	0,1	0,6	-	0,0	0,3	-	0,9
Service clients	Immobilier	0,1	0,1	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	1,2
	Infrastructures aéronautiques	-	-	-	-	0,1	0,5	0,1	-	0,6
	Parc & Accès	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,1
	Terminaux	-	-	-	0,1	0,2	0,2	-	-	0,5
	Total Service clients	0,1	0,1	0,4	0,4	0,3	0,8	0,1	0,1	2,4
Total Lyon - Bron		0,1	0,2	0,7	1,2	0,3	0,8	0,4	0,1	3,8
Total caisse aménagée		12,1	15,0	25,0	25,6	12,5	13,1	8,8	8,3	120,4

En millions d'euros constants 2026

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2026 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_i = 0,6 \times \frac{BT_i}{BT_{2026}} + 0,25 \times \frac{TP_i}{TP_{2026}} + 0,15 \frac{Syntec_i}{Syntec_{2026}}$$

Où :

- BT_i est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) pris à sa valeur de décembre de l'année « i » ;
- TP_i est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) pris à sa valeur de décembre de l'année « i » ;
- $Syntec_i$ est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique, pris à sa valeur de décembre de l'année « i ».

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

Annexe 2.a. : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

- **5 indicateurs incités :**
 - Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)
 - Taux de Disponibilité Passerelles (TDP)
 - Taux de Disponibilité APU-OFF (400Hz/PCA) (TDA)
 - Taux de Disponibilité infrastructures Bagages départ (TDB)
 - Taux de vols non impactés par un retard supérieur à 15mn imputable au gestionnaire (TRG)

- **7 indicateurs de suivi :**
 - Taux de passagers attendant moins de 10 mn aux PIF (PIF)
 - Taux de passagers attendant moins de 20 mn aux postes PAF (PAF)
 - Taux de respect du temps de demi-tour (TDT)
 - Satisfaction relative à la courtoisie et à la serviabilité des personnels de l'aéroport (SCP)
 - Satisfaction relative à la propreté de l'aéroport (SPR)
 - Satisfaction globale des partenaires (SGP)
 - Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés avant 36h (PMR)

Indicateur n°1

Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure la satisfaction des passagers au départ sur l'ensemble de leur cheminement de son arrivée sur l'aéroport à l'embarquement au travers de l'item « Satisfaction d'ensemble sur cet aéroport » du programme ASQ (Airport Service Quality) de l'ACI.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI.

Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement. L'échantillon porte sur 700 passagers par trimestre répartis entre les différents terminaux et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, quelle est votre satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ? »

Les réponses possibles sont : « Excellent – Très bon – Bon – Passable – Mauvais – Pas utilisé / Non concerné ».

Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroports de Lyon

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme de l'ACI.

La notation utilisée par le programme ASQ est basée sur une échelle de 0 à 5. Toutefois, pour des raisons internes historiques, chaque note du rapport ASQ est rapporté à une base 100.

L'indicateur SGD est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour l'item « Satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ».

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°2 Taux de disponibilité des passerelles (TDP)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur TDP mesure la disponibilité technique des passerelles télescopiques mises à disposition des compagnies aériennes sur la plateforme. Il couvre :

- L'ensemble des passerelles télescopiques exploitées sur la période considérée.
- Les périodes d'ouverture principales de l'aéroport, soit une amplitude journalière de 21 heures (de 4h00 à 1h00).

Cet indicateur reflète la capacité des installations à être opérationnelles pour l'exploitation.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Calcul réalisé mensuellement avec consolidation annuelle.

Source des données : GMAO ADL (historique des interventions et arrêts techniques).

Traitement des données : Les données issues de la GMAO sont consolidées et traitées via Power BI, permettant :

- le calcul automatisé du taux de disponibilité,
- le suivi des performances des passerelles (mensuel et annuel).

Un contrôle de qualité des données est effectué mensuellement afin de corriger les éventuelles saisies erronées.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TDP (\%) = \frac{\sum(\text{Temps fonctionnement total}) - \sum(\text{Temps d'arrêt technique})}{\sum(\text{Temps fonctionnement total})} \times 100$$

avec :

Temps de fonctionnement total (heures) = Nombre de passerelles exploitées × 21 heures × Nbre jours de la période considérée

Temps d'arrêt technique (heures) = Somme des durées d'indisponibilité des passerelles pour cause technique sur la période considérée, issues de la GMAO ADL

Sont incluses : les pannes techniques, les défaillances nécessitant un arrêt d'exploitation de la passerelle.

Sont exclus : les aléas d'exploitation, les mauvaises manipulations, les sinistres et dégradations causés par des tiers.

L'indicateur correspond ainsi à une disponibilité technique moyenne du parc sur la période considérée.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°3 Taux de disponibilité APU-OFF (TDA)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur TDA mesure la disponibilité technique des équipements APU OFF, 400 Hz et PCA (Pre-Conditioned Air), mis à disposition des compagnies aériennes sur les postes avions. Il couvre :

- L'ensemble des équipements APU OFF exploités sur la période considérée.
- Les périodes d'ouverture principales de l'aéroport, soit une amplitude journalière de 21 heures (de 4h00 à 1h00).

Cet indicateur reflète la capacité des installations à fournir les énergies nécessaires à l'exploitation aéronautique au poste avion.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : calcul mensuel avec consolidation annuelle.

Source des données : GMAO ADL (historique des interventions et arrêts techniques).

Traitement des données : Les données issues de la GMAO sont consolidées et traitées via Power BI, permettant :

- le calcul automatisé du taux de disponibilité,
- le suivi des performances des passerelles (mensuel et annuel).

Un contrôle de qualité des données est effectué mensuellement afin de corriger les éventuelles saisies erronées.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TDA (\%) = \frac{\sum(\text{Temps fonctionnement total}) - \sum(\text{Temps d'arrêt technique})}{\sum(\text{Temps fonctionnement total})} \times 100$$

avec :

Temps de fonctionnement total (heures) = Nombre d'équipements APU OFF exploitées × 21 heures × Nbre jours de la période considérée

Temps d'arrêt technique (heures) = Somme des durées d'indisponibilité des équipements APU OFF (400Hz et/ou PCA) pour cause technique sur la période considérée, issues de la GMAO ADL.

Sont incluses : les pannes techniques, les défaillances nécessitant un arrêt d'exploitation du 400Hz et/ou du PCA.

Sont exclus : les aléas d'exploitation, les mauvaises manipulations, les sinistres et dégradations causés par des tiers.

L'indicateur correspond à une disponibilité technique moyenne du parc sur la période considérée.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°4

Taux de disponibilité infrastructures Bagages départ (TDB)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur TDB mesure la disponibilité technique de l'ensemble des systèmes de traitement des bagages départ exploités sur la période considérée. Depuis la dépose du bagage en banque d'enregistrement, son transit par les BHS, jusqu'au moment où il est mis à disposition du bagagiste en ressource (carrousel ou chutes du trieur).

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Suivi quotidien avec consolidation mensuelle et annuelle.

Source des données : Main courante renseignée quotidiennement par le prestataire de maintenance (amplitudes horaires d'ouverture, pannes techniques et aléas d'exploitation).

Traitement des données : Les données issues des événements sont intégrées dans PowerBI, permettant de calculer automatiquement :

- les temps de dysfonctionnement technique
- le taux de panne journalier
- le taux de disponibilité

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TDB (\%) = \frac{\sum(\text{Temps fonctionnement total}) - \sum(\text{Temps d'arrêt technique})}{\sum(\text{Temps fonctionnement total})} \times 100$$

avec :

Temps de fonctionnement total = durée totale théorique (en heures) de fonctionnement des BHS sur la période considérée (selon l'amplitude d'ouverture journalière renseignée).

Temps d'arrêt technique = cumul des durées de pannes techniques (en heures) impactant le fonctionnement des BHS sur la période considérée.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°5

Taux de vols non impactés par un retard supérieur à 15mn imputable au gestionnaire (TRG)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur TRG s'appuie sur l'ensemble des retards supérieurs à 15 mn imputables à l'exploitant aéroportuaire validés (DL 87 ou DL 19*), résultant d'une défaillance des installations ou des services mis à disposition des usagers.

Il couvre l'ensemble des mouvements commerciaux mixtes, incluant les vols passagers ainsi que les vols combinés passagers/fret, au départ de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

** Les causes de retard peuvent notamment être liées à des dysfonctionnements du système de tri bagages, des passerelles télescopiques, des équipements 400Hz/PCA, des équipements d'enregistrement ou d'embarquement (postes informatiques CREWS, lecteurs de cartes), portes d'embarquement). Elles peuvent également résulter de la non-disponibilité d'un point de stationnement avion, de l'indisponibilité de bus de piste ou du traitement des PHMR.*

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : calcul mensuel avec consolidation annuelle.

Source des données : Après validation, les DL 87 et DL 19 sont enregistrés dans le système d'information aéroportuaire (AODB) par les agents de l'APOC sur la base des informations transmises par la compagnie ou l'assistant en escale.

Traitement des données : Les données de l'AODB sont déversées dans LYS Data Hub (outil intranet de suivi de la performance d'ADL) dans lequel l'indicateur sera produit automatiquement.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TRG (\%) = \frac{\text{Nb Mvts commerciaux au départ} - \text{Nb Mvts commerciaux au départ avec DL 87 ou DL19 >15mn}}{\text{Nb Mvts commerciaux au départ}} \times 100$$

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°6

Taux de passagers attendant moins de 10 mn aux PIF (PIF)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure le taux de passagers attendant moins de 10 mn aux postes d'inspection filtrage au départ. Il prend en compte l'ensemble des passagers au départ des circuits standard, coupe file, famille et zenline.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Suivi quotidien en temps réel avec consolidation mensuelle.

Source des données : La mesure du temps d'attente dans les queueings en amont des zones de PIF est réalisée par Xovis, un système de PFM (Passenger Flow Management), à l'aide de caméras et de capteurs installés dans ces zones. Les mesures sont réalisées en continu.

Traitement des données : Les données issues de Xovis sont déversées dans LYS Data Hub (outil intranet de suivi de la performance d'ADL), permettant de calculer automatiquement le pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 10 minutes dans la file d'attente des PIFs.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PIF (\%) = \frac{\text{Nbre de passagers au départ dont le temps d'attente aux PIFs est } < 10 \text{ mn}}{\text{Nbre de passagers au départ}} \times 100$$

L'indicateur PIF est la moyenne pondérée sur la période de référence des indicateurs mensuels.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°7

Taux de passagers attendant moins de 20 mn aux postes PAF (PAF)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure le taux de passagers attendant moins de 20 mn dans la file d'attente aux aubettes et aux PARAF de la Police aux Frontières au départ.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Suivi quotidien en temps réel avec consolidation mensuelle.

Source des données : La mesure du temps d'attente dans les queueings en amont des zones de PAF départ est réalisée par Xovis, un système de PFM (Passenger Flow Management), à l'aide de caméras et de capteurs installés dans ces zones. Les mesures sont réalisées en continu.

Traitement des données : Les données issues de Xovis sont déversées dans LYS Data Hub (outil intranet de suivi de la performance d'ADL), permettant de calculer automatiquement le pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 20 minutes dans la file d'attente des PAF départ.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PAF (\%) = \frac{\text{Nbre de passagers au départ dont le temps d'attente à la PAF est } < 20 \text{ mn}}{\text{Nbre de passagers au départ passés à la PAF}} \times 100$$

L'indicateur PAF est la moyenne pondérée sur la période de référence des indicateurs mensuels.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°8

Taux de respect des temps de demi-tour (TDT)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure le taux de respect du temps de demi-tour avion entre le temps réalisé de demi-tour et le temps programmé de demi-tour. Il permet d'avoir une vision de la performance globale des opérations au sol sur LYS impliquant les compagnies aériennes, les sociétés d'assistance et d'avitaillement, le gestionnaire et tous les autres acteurs du traitement au sol. Cet indicateur traduit d'avantage la performance des opérations au sol que la ponctualité simple.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Suivi pour chaque rotation avion (hors arrivées ou départs secs, night stops) au quotidien avec consolidation mensuelle et annuelle.

Source des données : Le calcul du respect du temps de demi-tour se fait sur la base des informations d'heures bloc arrivée et bloc départ réalisées versus celles programmées présentes dans l'AODB.

Traitement des données : Les données issues de l'AODB sont déversées dans LYS Data Hub (outil intranet de suivi de la performance d'ADL), permettant de calculer automatiquement pour chaque demi-tour avion, le temps de demi-tour réalisé et le temps de demi-tour programmé. Si le temps réalisé est inférieur ou égal au temps programmé, on considère que le temps de demi-tour a été respecté. Le calcul du pourcentage de respect des temps de demi-tour est réalisé automatiquement dans LYS Data Hub.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TDT (\%) = \frac{\text{Nb de rotations dont les temps de demi – tour sont respectés}}{\text{Nb de rotations}} \times 100$$

L'indicateur TDT est la moyenne pondérée sur la période de référence des indicateurs mensuels.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°9
Satisfaction relative à la courtoisie et à la serviabilité des personnels de l'aéroport (SCP)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure la satisfaction des passagers relative à la courtoisie des personnels de l'aéroport au travers de l'item « Satisfaction relative à la courtoisie et la serviabilité des personnels de l'aéroport » du programme ASQ (Airport Service Quality) de l'ACI.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI.

Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.

L'échantillon porte sur 700 passagers par trimestre répartis entre les différents terminaux et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, veuillez évaluer cet aéroport pour chaque composante du service : Courtoisie et serviabilité du personnel de l'aéroport ? »

Les réponses possibles sont : « Excellent – Très bon – Bon – Passable – Mauvais – Pas utilisé / Non concerné ».

Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroports de Lyon

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme de l'ACI.

La notation utilisée par le programme ASQ est basée sur une échelle de 0 à 5. Toutefois, pour des raisons internes historiques, chaque note du rapport ASQ est rapporté à une base 100.

L'indicateur SCP est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour l'item « Satisfaction relative à la courtoisie des personnels de l'aéroport ».

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°10

Satisfaction relative à la propreté de l'aéroport (SPR)

1. Champ couvert par l'indicateur

Cet indicateur mesure la satisfaction des passagers relative à la propreté générale de l'aéroport et à la propreté des toilettes au travers des items « Satisfaction relative à la propreté générale de l'aéroport » et « Satisfaction relative à la propreté des toilettes de l'aéroport » du programme ASQ (Airport Service Quality) de l'ACI.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI.

Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.

L'échantillon porte sur 700 passagers par trimestre répartis entre les différents terminaux et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, veuillez évaluer cet aéroport pour chaque composante du service :

- Dans l'aéroport en général : Propreté des toilettes ?
- Atmosphère de l'aéroport : Propreté ? »

Les réponses possibles sont : « Excellent – Très bon – Bon – Passable – Mauvais – Pas utilisé / Non concerné ».

Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroports de Lyon

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme de l'ACI.

La notation utilisée par le programme ASQ est basée sur une échelle de 0 à 5. Toutefois, pour des raisons internes historiques, chaque note du rapport ASQ est rapporté à une base 100.

L'indicateur SCP est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour les items « Satisfaction relative à la propreté générale de l'aéroport » et « Satisfaction relative à la propreté des toilettes de l'aéroport ».

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°11

Satisfaction globale des partenaires (SGP)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur SGP mesure la satisfaction globale des partenaires de la plateforme (compagnies aériennes, assistants en escale, sous-traitants d'ADL pour la sûreté et la propreté notamment, services compétents de l'Etat, ...) concernant la performance d'ADL sur différents axes. Il est déjà en place dans le cadre de la revue de performance trimestrielle organisée par ADL.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les enquêtes sont réalisées trimestriellement en direct auprès des partenaires présents à la revue de performance, et consolidées annuellement. A la fin de chaque revue, les participants sont invités à répondre au questionnaire via l'outil Beekast en flashant un QR code sur leur téléphone. Les résultats s'affichent en fin de session, ils restent stockés sur Beekast et ADL ajoute le résultat du vote sur la présentation de la réunion. Après la réunion, cette présentation est diffusée à l'ensemble des invités et archivée par ADL sous share point.

L'échantillon a porté en moyenne sur 18 personnes par réunion en 2025.

Les questions posées sont : « Comment évaluez-vous la performance de Lyon Aéroport sur les items suivants ? (Note sur 5) :

- Coordination et communication partenaires,
- Gestion des opérations en temps réel,
- Performance opérationnelle,
- Gestion de la Sécurité Aéroportuaire Côté Piste,
- Application Airport Community.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé trimestriellement automatiquement dans Beekast sur la base de la moyenne des notes obtenues à chacune des 5 questions dans les questionnaires remplis par les partenaires en direct dans l'outil.

L'indicateur SGP est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles.

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Indicateur n°12

Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés avant 36h (PMR)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'indicateur PMR mesure le taux de prise en charge au départ des passagers handicapés ou à mobilité réduite (PHMR) notifiés par les compagnies aériennes au moins 36 h à l'avance.

Pour que la prise en charge d'un PHMR soit considérée comme conforme, il faut que la durée entre les jalons « Confirmation de la mission en banque d'enregistrement » (moment où la mission auprès du prestataire PHMR est confirmée lors de la présentation du PHMR en banque d'enregistrement de son vol) et « Agent rencontre le passager sur l'espace d'accueil » (moment où l'agent du prestataire PHMR prend en charge le passager en zone d'accueil PHMR) soit inférieure à 30 mn.

A noter, qu'il arrive que certains passagers PHMR se présentent tardivement au-delà des 30 mn en zone d'accueil pour des raisons indépendantes de la volonté du prestataire (passage par les commerces, restaurants, toilettes ...).

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Fréquence de mesure : Suivi quotidien avec consolidation mensuelle et annuelle.

Source des données : Les demandes d'assistance PHMR envoyées par les compagnies aériennes en amont de leurs vols, et normalement avant H-36, alimentent l'outil Ozion dans lequel sont créées les demandes de prestations. Les heures de « Confirmation de la mission en banque d'enregistrement » et « Agent rencontre le passager sur l'espace d'accueil » sont enregistrées dans ce même outil par les agents du prestataire PHMR d'ADL.

Traitement des données : L'ensemble de ces informations présentes dans le système Ozion sont déversées automatiquement dans LYS Data Hub (outil intranet de suivi de la performance d'ADL), permettant de calculer automatiquement le pourcentage de PHMR au départ pris en charge dans les temps par rapport à l'ensemble des PHMR au départ.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PMR (\%) = \frac{\text{Nb de PHMR au départ notifiés à H - 36 pris en charge dans les temps}}{\text{Nb de PHMR au départ notifiés à H - 36}} \times 100$$

4. Archivage des données

Aéroports de Lyon procède à un archivage électronique des données pendant une période de cinq ans minimums.

Annexe 2.b. : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service applicables à l'aéroport de Lyon Bron

Sans objet

Annexe 3.a. : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

1. Redevance d'atterrissage

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

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

MTOW	Tarif / atterrissage
Aéronefs de moins de 16 tonnes	69,57 €
Aéronefs de 17 tonnes ou plus	69,57 + 2,19 * (MTOW - 16) €

Coefficient de modulation acoustique

Selon l'arrêté du 8 septembre 2021, la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions.

La modulation appliquée par la société Aéroports de Lyon distingue deux plages horaires dans la journée et fixe les coefficients par groupe acoustique suivants :

Groupe acoustique	Jour et soir 6h00 - 22h00	Nuit 22h00 - 6h00
1	1,50	2,25
2	1,27	1,91
3	0,97	1,46
4	0,91	1,37
5	0,66	0,99
6	0,50	0,75

L'heure de référence est l'heure locale.

Coefficient de modulation NOx

En application du 1° de l'article R. 6325-15 du Code des Transports, afin d'inciter les compagnies aériennes à opérer des avions moins polluants, la modulation sur les émissions récompense les aéronefs moins émetteurs en NOx durant le cycle « LTO ».

La détermination du coefficient de modulation NOx diffère entre les vols PASSAGERS et les vols FRET.

Type de vol	Formule du coefficient de modulation
Vols passagers	$0,063924 * Kg\ NOx\ par\ SO^{(1)} - 0.12$
Vols Fret	$0,015036 * Kg\ NOx\ par\ MTOW^{(2)} - 0.12$

Avec :

- (1) Quantité de NOx émise par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO ») par siège offert.
- (2) Quantité de NOx émise par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO ») rapportée à la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité et arrondie à la tonne supérieure

Cette modulation est bornée par l'intervalle [-12% ; +12%].

Exemptions

- Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du ministre chargé de l'aviation civile.
- Les aéronefs d'État qui effectuent des missions techniques sur ordre du ministre chargé de l'aviation civile.
- Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou des circonstances atmosphériques défavorables.

Réductions

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

2. Redevance par passager

La redevance par passager est due pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. Les tarifs suivants n'intègrent pas la mission d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR) qui fait l'objet d'une redevance spécifique.

Cette redevance est due pour tout passager au départ sur un aéronef exploité à des fins commerciales ou sur un aéronef de masse maximale au décollage (MTOW) supérieure ou égale à 6 tonnes.

Faisceau géographique	Passager	Correspondance
Schengen	4,65 €	3,02 €
Non Schengen* et DOM/TOM	5,54 €	3,60 €
International	6,12 €	3,98 €

*UE non Schengen et autres pays d'Europe non Schengen selon la classification de l'UE :

- UE non Schengen : Irlande, Chypre.
- Autres pays d'Europe non Schengen selon classification UE (liste non exhaustive) : Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Liechtenstein, Moldavie, Monaco, Royaume-Uni, Russie, Saint-Marin, Saint-Siège, Ukraine.

Les tarifs applicables aux passagers en correspondance bénéficient d'un abattement de 35 % du tarif. Les passagers en correspondance sont ceux qui repartent de l'aéroport en avion moins de 6 heures après y avoir atterri, vers une destination distincte de celle dont ils sont venus.

Exemptions

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

3. Redevance par bagage

La redevance par bagage est due pour la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée.

Unité de facturation	Tarif
Par bagage	1,36 €

4. Redevance de stationnement

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

Elle est calculée selon un barème progressif en fonction de la durée de stationnement et de la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil (MTOW) arrondie à la tonne supérieure.

Temps de stationnement	Tarif par minute / tonne
De 0 à 45 minutes	0,0015 €
De 45 minutes à 12 heures	0,0046 €
Au-delà de 12 heures	0,0102 €

Toute minute commencée est due.

Le stationnement de nuit (23h00 à 6h00, heure locale) est gratuit pour les avions basés, où « avion basé » signifie toute compagnie régulière réalisant au moins :

- 18 rotations (Aller/Retour) par semaine, hors mouvements entre 23h et 6h, d'une durée de vol <1h30 au départ de Lyon ;
- 10 rotations (Aller/Retour) par semaine, hors mouvements entre 23h et 6h, d'une durée de vol >1h30 au départ de Lyon.

5. Redevance forfaitaire pour les aéronefs de moins de 6 tonnes et de moins de 16 tonnes non régulier

Ce forfait, correspond à l'usage, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, aux services de balisage ainsi qu'au stationnement sur les aires de trafic.

Il s'applique aux aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 16 tonnes opérant des vols non réguliers, ainsi qu'aux aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 6 tonnes et aux aéronefs d'aéro-clubs non abonnés. Elle est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité (MTOW) arrondie à la tonne supérieure.

MTOW	Tarif unitaire	Journée supplémentaire
0 à 16 tonnes	300 €	150€

Toute journée commencée est due.

Réductions

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

6. Redevance enregistrement

La redevance Enregistrement est due par les vols commerciaux pour la mise à disposition des banques d'enregistrement des passagers et de leurs bagages.

Elle est facturée par créneaux de 15 minutes* et par banque.

Unité de facturation	Tarif
Par banque et par tranche de 15 min	1,095 €

* Tout créneaux de 15 minutes commencés est due.

7. Redevance carburant

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

Carburant	Tarif par hectolitre HT
Essence	0,407 €
Carburéacteur	0,299 €

8. Redevance 400 Hz

Cette redevance est due pour tout aéronef qui stationne sur une place équipée en 400 Hz et qui utilise l'équipement.

Elle est forfaitisée pendant les 45 premières minutes puis facturé pour chaque minute supplémentaire.

Temps de stationnement	Tarif
De 0 à 45 minutes	5,08 €
Au-delà de 45min	5,08 + (temps d'utilisation – 45min) *0,119 €

9. Redevance passerelle télescopique

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

Les services couverts par cette redevance intègrent :

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

Elle est forfaitisée à l'heure avec un maximum de 2 heures.

Unité de facturation	Tarif
Tarif forfaitaire / heure / passerelle	38,60 €

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

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

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

Cette redevance est établie annuellement de telle sorte que son produit prévisionnel couvre l'ensemble des coûts imputables à cette activité. Afin d'éviter toute sur-couverture ou sous-couverture durable, elle fait l'objet d'un ajustement symétrique tenant compte du solde constaté au titre de l'exercice précédent et du coût unitaire de la prestation.

Taux de signalement moyen sur la période tarifaire n-1*	Tarif / passager départ
Supérieur ou égal à 80 %	0,70

Supérieur ou égal à 60 et inférieur à 80%	1,69
Inférieur à 60 %	2,79

* Ce taux est obtenu en divisant le nombre de prestations ayant fait l'objet d'un message de signalement reçu au moins 36 heures (conformément à la législation européenne en vigueur) avant la date prévue d'arrivée ou de départ du vol à Lyon par rapport au nombre total de prestations réalisées.

Annexe 3.b. : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat applicables à l'aéroport de Lyon – Bron

1. Redevance d'atterrissage

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

Cette redevance est due pour les aéronefs de plus de 3,5 tonnes ainsi que pour les aéronefs de moins de 3,5 tonnes non éligibles à la redevance forfaitaire.

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

MTOW	Tarif Avion HT / atterrissage
0 t à 3,5 t	17 €
3,5 t à 6 t	36 €
6 t à 16 t	60 €
16 t à 30 t (par t suppl.)	3 €
> 30 t (par t suppl.)	11 €

Coefficient de modulation acoustique

Selon l'arrêté du 8 septembre 2021, la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions.

La modulation appliquée par la société Aéroports de Lyon distingue deux plages horaires dans la journée et fixe les coefficients par groupe acoustique suivants :

Groupe acoustique	Jour et soir 6h00 - 22h00	Nuit 22h00 - 6h00
1	1,30	1,95
2	1,15	1,73
3	0,95	1,43
4	0,89	1,34
5	0,70	1,06
6	0,60	0,91

L'heure de référence est l'heure locale.

Exemptions

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

- Les aéronefs d'État qui effectuent des missions techniques sur ordre du ministre chargé de l'aviation civile.
- Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou des circonstances atmosphériques défavorables.

Réductions

- Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance.
- Les aéronefs effectuant des exercices de remise des gaz bénéficient d'une réduction de 75 % sur le montant de la redevance.
- Les aéronefs effectuant des exercices de « Touch & Go » bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance.
- Les aéronefs basés et non soumis aux abonnements d'atterrissage ni redevances forfaitaires, bénéficient d'une réduction de 20%.

2. Redevance par passager

La redevance par passager est due pour l'usage des installations aménagées servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers pendant les horaires d'ouverture publiés par tout passager au départ sur un aéronef exploité à des fins commerciales ou un aéronef de masse maximale au décollage (MTOW) égale ou supérieure à 6 tonnes qui n'est pas exploité à des fins commerciales.

Faisceau géographique	Passager
Schengen	8,89 €
Non Schengen, DOM/TOM et International	12,76 €

Exemptions

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

3. Redevance de stationnement

Cette redevance est due par tout aéronef stationnant sur les aires de trafic. Elle est calculée par tonne et par heure, la masse à considérer étant la masse maximale au décollage (MTOW) portée sur le Certificat de Navigabilité de l'appareil. Elle s'applique pour les aéronefs de plus de 3,5 tonnes ainsi que pour les aéronefs de moins de 3,5 tonnes non éligibles à la redevance forfaitaire.

Stationnement aire de trafic (unité)	Tous faisceaux HT
Par tonne et par heure*	0,513 €

> 72H (par h suppl.)	0,308 €
----------------------	---------

* Toute heure commencée est due.

4. Redevance forfaitaire : atterrissage et stationnement

Cette redevance comprend les taxes d'atterrissage et de stationnement pour les aéronefs dont la MTOW est inférieure ou égale à 3,5 tonnes.

	Avion HT		
MTOW	Courte durée	Longue durée (>12h. ≤24h)	Journée suppl.
0 à 2 t	22 €	32 €	20 €
> 2 t à 3,5 t	40 €	50 €	34 €

Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 % calculée sur la redevance atterrissage des avions de même tonnage.

5. Redevance de balisage

Cette redevance est due par tout aéronef de moins de 3,5 tonnes, ayant un abonnement d'atterrissage ou une redevance forfaitaire, qui effectue un mouvement « atterrissage, décollage ou vol local » sur l'aéroport, dont le balisage a été allumé. Et ce, de nuit ou par mauvaise visibilité, soit à la demande du Commandant de Bord, soit pour des raisons de sécurité, sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage.

Prix unitaire par opération HT	17 €
--------------------------------	------

6. Redevance carburant

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

Carburant	Tarif par hectolitre HT
AVGAS - HL	0,55 €
UL AERO - HL	0,42 €
Carburacteur - HL	0,37 €

7. Extension horaires aérogare

Cette redevance permet d'étendre, à la demande, l'ouverture de l'aérogare au-delà des horaires publiés.

	Tarif HT
Extension aérogare / h	93 €

Les heures d'extension sont comptabilisées à compter des heures de fermeture de l'aéroport.

8. Redevance AFIS

La redevance AFIS est un Service d'Information Aéronautique qui est réalisé, à la demande, en dehors des heures d'ouverture de la tour de contrôle.

	Tarif HT
AFIS (vacation de 2 h)	255 €
heure supplémentaire	85 €

Les avions basés bénéficient d'une réduction de 20%.

9. Abonnements atterrissage (avions basés uniquement)

Les abonnements sont ouverts aux aéronefs basés, à l'exception des aéronefs stationnés sur le parking sud (une immatriculation ne peut appartenir qu'à un seul client).

Sont considérés comme basés les aéronefs bénéficiant, sur l'aéroport de Lyon Bron, d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, ou d'une convention d'abri sous hangar en vigueur.

Un abonnement annuel est proposé pour les redevances d'atterrissage des aéronefs basés. L'abonnement atterrissage est octroyé aux avions basés et aux aéronefs bénéficiant d'un abonnement de stationnement sur le parking sud.

Tout abonnement est annuel, ne s'applique qu'à une seule immatriculation et demeure ferme et définitif. Celui-ci ne fait l'objet d'aucun changement en cours d'année.

Abonnements atterrissage :

MTOW	Forfait annuel ≤50 atterrissages HT	Forfait annuel 51 à 150 atterrissages HT	Forfait annuel 151 à 300 atterrissages HT	Forfait annuel 301 à 600 atterrissages HT
0 à 2t	453,6 €	1 166,4 €	1 555,2 €	3 110,4 €
> 2t à 3,5t	1 065,2 €	3 195,6 €	5 991,75 €	7 190,1 €

*dans le cas de dépassement du nombre d'atterrissage lié à l'abonnement (>10 atterrissages) facturation de la redevance à l'unité.

Abonnements atterrissage pour les avions de catégorie Calipso A et A+ :

MTOW	Forfait annuel ≤50 atterrissages HT Calipso A/A+	Forfait annuel 51 à 150 atterrissages HT Calipso A/A+	Forfait annuel 151 à 300 atterrissages HT Calipso A/A+	Forfait annuel 301 à 600 atterrissages HT Calipso A/A+
0 à 2t	362,9 €	933,1 €	1 244,2 €	2 488,3 €
> 2t à 3,5t	852,2 €	2 556,5 €	4 793,4 €	5 752,1 €

*dans le cas de dépassement du nombre d'atterrissage lié à l'abonnement (>10 atterrissages) facturation de la redevance à l'unité.

Réductions

Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 % calculée sur les tarifs avions.

Les aéronefs appartenant à la catégorie Calypso A et A+, bénéficient d'une réduction de 20% sur l'abonnement atterrissage.

Les opérateurs et aéroclubs ayant une flotte de plus de 3 aéronefs basés à l'aéroport, bénéficient d'une réduction de 10% sur le montant total des abonnements.

10. Abonnements stationnement extérieur parking Sud

MTOW Aéronefs basés seulement	Tarif par année HT
0 à 2t De 0 à 45 minutes	1 637,50 €
> 2t à 3,5t	3 444,88 €

Aéroports de Lyon se réserve le droit d'établir des conditions particulières pour le stationnement longue durée.

Annexe 4 : Modulations tarifaires applicables à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

1. Mesure d'incitation au développement de l'offre nouvelle route moyen et long courrier

Définition de la modulation

La modulation pour ouverture de nouvelle route est appliquée pour la création d'une route directe régulière au départ de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry vers un aéroport non desservi au moment de son lancement.

La remise tarifaire sur la redevance atterrissage, sur la redevance passager, sur la redevance enregistrement et sur la redevance bagage est dégressive sur une durée de 3 ans et est calculée selon le barème suivant :

Redevances	Année 1	Année 2	Année 3
Atterrissage	-75%	-50%	-25%
Passager	-75%	-50%	-25%
Enregistrement	-75%	-50%	-25%
Bagage	-75%	-50%	-25%

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance atterrissage, sur la redevance passager, sur la redevance enregistrement et sur la redevance bagage pour une nouvelle route satisfaisant les conditions d'éligibilités suivantes :

- La destination n'est pas desservie au moment de son lancement et n'a pas été desservie pendant les années n-1, n-2, n-3 ;
- La route est desservie pendant au moins 16 semaines consécutives par un vol direct et sans escale au moins 2 fois par semaine pour une route < 3 400 km et au moins 1 fois par semaine pour une route ≥ 3 400 km.

2. Modulation tarifaire d'incitation au développement du trafic

Définition de la modulation

La modulation développement du trafic est accordée aux compagnies aériennes dont le trafic passager entre l'année n et les trois années précédentes-1 est supérieur à certains seuils.

La remise sur la redevance passager est définie selon le barème suivant :

Ecart relatif passager année N vs max (N-3, N-2, N-1)	de 10 000 à 19 999	de 20 000 à 39 999	de 40 000 à 79 999	de 80 000 à 139 999	de 140 000 à 199 999	200 000+
% de modulation sur la redevance passager	1,5%	4,0%	6,5%	15,0%	20,0%	25,0%

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance passager si le trafic total passagers (arrivée + départ) en année n est supérieur à 100% du trafic maximum atteint au cours des trois années n-1, n-2 et n-3. Le facteur de modulation va croissant en fonction de cet écart.

Cette mesure n'est pas cumulable avec la modulation tarifaire pour ouverture de nouvelle route. Ainsi, les compagnies aériennes, opérant une ou des routes éligibles à la modulation tarifaire pour ouverture de nouvelle route, percevront la mesure incitative à la croissance du trafic après déduction de tous les abattements obtenus au titre de la modulation tarifaire pour ouverture de nouvelle route.

La remise est établie sous forme d'avoir au terme de l'année N.

3. Modulation de la redevance passager en fonction du volume d'activité

Définition de la modulation

La modulation de la redevance passager en fonction du volume d'activité est accordée aux compagnies aériennes dont le trafic passager atteint un volume de passagers minimum en année n.

La remise sur la redevance passager est définie selon le barème suivant :

Nombre de passagers départ	50 000	100 000	150 000	200 000	250 000	300 000	350 000	400 000	450 000	500 000
% Modulation de la redevance passager	0,50%	1,00%	1,50%	2,00%	2,50%	3,00%	3,50%	4,00%	4,50%	5,0%

Nombre de passagers départ	550 000	600 000	650 000	700 000	750 000	800 000	850 000	900 000	950 000	1 000 000
% Modulation de la redevance passager	5,50%	6,00%	6,50%	7,00%	7,50%	8,00%	8,50%	9,00%	9,50%	10,0%

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance passager selon les conditions d'éligibilité suivantes :

- Trafic passagers au départ de la plateforme en n supérieur à 50 000 ;
- Trafic total passagers (arrivée + départ) en n supérieur à 100% du trafic maximum atteint au cours des trois années n-1, n-2 et n-3.

La remise est établie sous forme d'avoir au terme de l'année n.

4. Modulation de la redevance bagage en fonction du volume d'activité

Définition et conditions d'application de la modulation

La redevance bagage est assortie d'une modulation calculée par exploitant d'aéronefs en fonction du volume de bagages au départ traité dans l'année civile ou au prorata pour la première année d'application.

Une réduction de 15% est appliquée à la redevance totale correspondant aux bagages traités au-delà du seuil de 300 000 bagages annuels.

5. Modulation de la redevance passager en soutien au développement du trafic hivernal

Définition et conditions d'application de la modulation

Afin de contribuer à une meilleure répartition saisonnière de l'activité et de renforcer l'attractivité de la plateforme pendant les mois d'hiver, une modulation de 25% de la redevance passager est appliquée aux vols opérés durant la saison IATA hiver.

6. Modulation de la redevance atterrissage en soutien à l'augmentation des fréquences

Définition de la modulation

Une réduction de 75% de la redevance atterrissage est accordée en cas d'augmentation des fréquences opérées sur une route existante précise et sur les mouvements éligibles.

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance atterrissage selon les conditions d'éligibilité suivantes :

- Le transporteur doit démontrer une croissance de son activité sur la route concernée, attestée par les deux indicateurs suivants :
 - Une augmentation nette d'au moins 30 vols exploités entre la période n-1 et la période n.
 - Une augmentation, sans seuil minimum, du nombre total de sièges offerts entre la période n-1 et la période n.
- L'aide accordée au titre du présent dispositif est plafonnée. Elle s'applique à toute fréquence supplémentaire sur la période n par rapport à la période n-1, dans la limite d'un maximum de sept (7) fréquences hebdomadaires, correspondant à un volume de 364 fréquences annuelles. Toute fréquence opérée au-delà de ce maximum n'ouvre pas droit au bénéfice de la mesure.
- Justifier de 3 ans d'exploitation de vols au départ/arrivée de Lyon-Saint Exupéry.

La remise est établie sous forme d'avoir au terme de l'année n.

7. Modulation de la redevance atterrissage en soutien aux « petites routes » ne bénéficiant pas de subvention

Définition de la modulation

La modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subvention est accordée aux atterrissages associés aux routes éligibles selon un abattement de -20% sur les redevances d'atterrissage et de stationnement.

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance atterrissage selon les conditions d'éligibilité suivantes :

- Le nombre de passagers départ/arrivée, calculé sur une base annuelle, tous opérateurs confondus, ne dépasse pas 20 000 passagers ;
- La route en question ne bénéficie pas d'autres mesures incitatives ;
- L'opérateur bénéficiaire dessert les routes au moins 5 fois par semaine.

Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »

Le facteur « TRAF » mentionné au III.5.2.1 est défini de la façon suivante :

- TRAF (2027) = 0
- TRAF (2028) = 0
- Pour $n \geq 2029$:
 - si $QTM\ Révision(n-2) > QT(n-2) > QTM\ Franchise(n-2)$:

$$TRAF(n) = -50\% \times RC(n-2) \times \left[\frac{QT(n-2) - QTM\ Franchise(n-2)}{QT\ Ref(n-2)} \right] \times (1+k)^2$$

- si $QTM\ Franchise(n-2) \geq QT(n-2) \geq QTM\ Révision(n-2)$:

$$TRAF(n) = 0$$

- si $QTM\ Révision(n-2) > QT(n-2) > QTM\ Franchise(n-2)$:

$$TRAF(n) = 50\% \times RC(n-2) \times \left[\frac{QTM\ Révision(n-2) - QT(n-2)}{QT\ Ref(n-2)} \right] \times (1+k)^2$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $QT(n-2)$ est le nombre de passagers commerciaux hors transit constaté sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année $n-2$ (cf. III.2.5.1) ;
- $QT\ Ref(n-2)$: est le nombre de passagers commerciaux hors transit prévisionnel sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année $n-2$ (cf. III.2.5.1)
- $QTM\ Franchise(n-2)$ et $QTM\ Révision(n-2)$ correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul (cf. III.2.5.1) ;
- $QTM\ Révision(n-2)$ et $QTM\ Franchise(n-2)$ correspondent aux bornes haute et basse de la plage de révision au-delà desquelles, le contrat peut être révisé conformément au V.x.x ;
- $RC(n-2)$ est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période tarifaire $n-2$.

Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »

1. Niveaux minima des indicateurs de qualité de service

Les niveaux d'objectif, les niveaux minima et les malus des indicateurs mentionnés au II.2.1-a sont les suivants :

Période tarifaire (n)				2029	2030	2031	2032	2033	2034
Période de référence (n-2)				2027	2028	2029	2030	2031	2032
Plafond Malus (k€/an)									
Disponibilité des équipements									
Disponibilité des passerelles télescopiques	TDP	45	Objectif minima	97,9	97,9	97,9	97,9	98,0	98,0
				97,4	97,4	97,4	97,4	97,5	97,5
Disponibilité des postes APU-OFF (400Hz/PCA)	TDA	45	Objectif minima	97,5	97,5	97,5	97,5	98,0	98,0
				97,0	97,0	97,0	97,0	97,5	97,5
Disponibilité des infrastructures bagages départ	TDB	45	Objectif minima	98,8	98,8	98,9	98,9	98,9	98,9
				98,3	98,3	98,4	98,4	98,4	98,4
Satisfaction clients									
Satisfaction globale des passagers au départ	SGD	65	Objectif minima	80,0	80,2	80,4	80,8	81,0	81,0
				77,0	77,2	77,4	77,8	78,0	78,0
Performance opérationnelle									
Taux de vols non impactés par un retard > 15mn imputable au gestionnaire	TRG	100	Objectif minima	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
				98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5

2. Calcul du malus de chaque indicateur

$I(i, n-2)$ désigne la valeur constatée de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Pour chaque indicateur n° « i », tel que défini au III.2.5.2, et pour $n > 2028$, le malus $\text{Malus}(i, n)$ associé à cet indicateur sur la période tarifaire n est calculé de la façon suivante pour $n \geq 2029$:

- Si $I(i, n-2) > \text{Objectif}(i, n-2)$: **$\text{Malus}(i, n) = 0$**
- Si $\text{minima}(i, n-2) < I(i, n-2) < \text{Objectif}(i, n-2)$:

$$\text{Malus}(i, n) = \text{PM}(i) \times \frac{\text{Objectif}(i, n-2) - I(i, n-2)}{\text{Objectif}(i, n-2) - \text{minima}(i, n-2)}$$

- Si $I(i, n-2) < \text{minima}(i, n-2)$:

$$\text{Malus}(i, n) = \text{PM}(i)$$

Où :

- k est le cout moyen pondéré du capital ;
- $\text{PM}(i)$ désigne le plafond de malus annuel associé à l'indicateur « i » ;
- $\text{Objectif}(i, n-2)$ désigne l'objectif fixé pour l'indicateur « i » en année n-2 ;
- $\text{minima}(i, n-2)$ désigne le minima fixé pour l'indicateur « i » en année n-2.

3. Calcul du facteur « QDS »

La somme des malus de chaque indicateur, calculés au titre de la qualité de service mesurée lors de l'année n-2 (entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre n-2), constitue le facteur d'ajustement QDS(n) de la période tarifaire n.

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^5 Malus(i, n)$$

Où ***Malus(i, n)*** désigne le malus associé à la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période de référence allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »

Facteur « INV1 »

Le facteur d'ajustement INV1(n) mentionné au III.2.5.3-a de la période tarifaire n a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroports de Lyon, en cas de baisse ou de hausse et/ou de décalage des dépenses d'investissement par rapport aux trajectoires prévisionnelles.

La valeur prévisionnelle des actifs est fondée sur le programme d'investissements initial inclus en Annexe 1. Le facteur d'ajustement INV1(n) s'applique annuellement à toute la base d'actifs régulée (BAR).

Pour chaque période tarifaire n, où $n \geq 2029$, INV1(n) est calculé par :

$$INV1(n) = \frac{(Charges\ de\ capital_{BAR\ constatée\ en\ année\ n-2} - Charges\ de\ capital_{BAR\ prévisionnelle\ en\ année\ n-2}) \times (1 + k)^2}{Charges\ de\ capital_{BAR\ constatée\ en\ année\ n-2}}$$

Où :

- les charges de capital sont égales à la somme des amortissements et de la rémunération avant impôt de la base d'actifs régulée au coût moyen pondéré du capital ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2026 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,6 \times \frac{BT_n}{BT_{2026}} + 0,25 \times \frac{TP_n}{TP_{2026}} + 0,15 \times \frac{Syntec_n}{Syntec_{2026}}$$

Où :

- BT_n est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) pris à sa valeur de décembre de l'année « n » ;
- TP_n est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) pris à sa valeur de décembre 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, pris à sa valeur de décembre de l'année « n ».

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

FACTEUR « INV2 »

Le facteur d'ajustement INV2(n) mentionné au III.2.5.3-b de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT en cas d'écart constaté sur le programme d'investissement ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé (APD), lors de la mise en service de chacun des grands projets ou lors de la mise en service de chacune des opérations composant un grand projet. Les dépenses associées à ce jalon sont présentées en Annexe 1.

Pour tout grand projet n°« gp » ou toute opération composante d'un grand projet du périmètre régulé, dont le coût prévisionnel au jalon d'avant-projet détaillé a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux dispositions du III.2.5.3-b, et dont la mise en service intervient effectivement en année n-2, avec $n \geq 2029$:

$$\text{INV2}(n) = \sum_{\text{Grands projets}} \left[50\% \times \left[\frac{\text{DTP}(\text{gp}, n-2) - \text{DTC}(\text{gp}, n-2)}{\text{DTP}(\text{gp}, n-2)} \right] \times \sum_{i=N0 \text{ à } n} (\text{DP}(\text{gp}, i) \times (1+k)^{m(\text{gp})+2-i}) \right]$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- m(gp) correspond à l'année de mise en service prévisionnelle du grand projet « gp », définie dans le programme d'investissements des grands projets du périmètre régulé ;
- DTC(gp, n-2) correspond aux dépenses totales constatées exprimées en euros constants à la mise en service effective du grand projet « gp » ;
- DTP(gp, n-2) correspond aux dépenses totales prévues pour le grand projet « gp », inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- DP(gp, i) correspond aux dépenses prévisionnelles du grand projet « gp » en période tarifaire i, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- N0 correspond à l'année initiale du contrat, soit 2027.

Facteur « INV3 »

Le facteur d'ajustement INV3(n) mentionné au III.2.5.3-c de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un malus au CAT en cas d'écart constaté sur le programme prévisionnel des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé prévu en Annexe 1, en incluant un report possible d'un exercice à l'autre limité à 10% des dépenses prévisionnelles.

Pour les dépenses d'investissement de l'année n-2, incluses dans le périmètre des autres investissements du périmètre régulé définis en Annexe 1, le facteur INV3(n) est égal pour $n \geq 2029$ à :

- Si $DC(n-2) \leq DP(n-2) + RLQ(n-3)$:

$$RLQ(n-2) = \min((DP(n-2) + RLQ(n-3)) - DC(n-2) ; 10\% \times DP(n-2))$$

$$INV3(n) = 0$$

- Si $DC(n-2) > DP(n-2) + RLQ(n-3)$:

$$RLQ(n-2) = 0$$

$$INV3(n) = - 50\% \times (DC(n-2) - (DP(n-2) + RLQ(n-3))) \times (1+k)^2$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $DC(n-2)$ correspond aux dépenses constatées dans le programme des Autres Travaux du périmètre régulé figurant à l'Annexe 1, pour la période tarifaire n-2, exprimées en euros constants ;
- $DP(n-2)$ correspond aux dépenses prévisionnelles dans le programme des Autres Travaux du périmètre régulé figurant à l'Annexe 1, pour la période tarifaire n-2, exprimées en euros constants ;
- $RLQ(n-2)$ correspond au reliquat des dépenses prévisionnelles relatives aux autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'Annexe 1 et non engagées au titre de la période tarifaire n-2 ;
- $RLQ(2026) = 0$.

Annexe 8 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « PROF »

Le facteur d'ajustement « PROF » mentionné au III.2.5.4 est défini de la façon suivante :

- Si $PEAC(n-2) \geq 30\% \times CSPAP(n-2)$:

- Si $PEAP(n-2) \geq 30\% \times CSPAP(n-2)$

$$PROF(n) = -50\% \times (PEAC(n-2) - PEAP(n-2)) \times (1+k)^2$$

- Si $PEAP(n-2) < 30\% \times CSPAP(n-2)$

$$PROF(n) = -50\% \times (PEAC(n-2) - 30\% \times CSPAP(n-2)) \times (1+k)^2$$

- Si $PEAC(n-2) < 30\% \times CSPAP(n-2)$:

- Si $PEAP(n-2) \geq 30\% \times CSPAP(n-2)$

$$PROF(n) = 50\% \times (30\% \times CSPAP(n-2) - PEAP(n-2)) \times (1+k)^2$$

- Si $PEAP(n-2) < 30\% \times CSPAP(n-2)$

$$PROF(n) = 0$$

Où

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $PEAC(n-2)$ et $PEAP(n-2)$ sont respectivement les résultats opérationnels, avant application de l'impôt sur les sociétés et après rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs, constatés et prévisionnels des activités extra-aéronautiques contributives au périmètre régulé au titre de la période tarifaire (n-2) ;
- $CSPAP(n-2)$ correspond au coût des services publics aéroportuaires prévisionnel au titre de la période (n-2).

Annexe 9 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « ITN »

Le facteur d'ajustement ITN(n) mentionné au III.2.5.5 a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT en cas d'écart constaté sur les coûts d'exploitation de la période de référence n-2 en cas de modification, de création ou de suppression, après la signature du contrat, relative à une imposition de toute nature.

Le facteur d'ajustement ITN(n), applicable à chaque période tarifaire n, est calculé de la façon suivante pour $n \geq 2029$:

- Si Σ écart de coûts (n-2) < 500 000€ :

$$ITN(n) = 0$$

- Si Σ écart de coûts (n-2) $\geq$ 500 000€ :

$$ITN(n) = \Sigma \text{ écart de coûts } (n - 2) * (1 + k)^2$$

Où :

- k est égal au coût moyen pondéré du capital ;
- Les écarts de coûts d'exploitation associés à des changements d'impositions de toute nature sont évalués par référence aux normes comptables françaises et par comparaison avec les hypothèses retenues dans le plan d'affaires prévisionnel.

Annexe 10 : Activités menées par des entreprises liées au concessionnaire

Les activités menées, sur le domaine concédé, par des entreprises liées au concessionnaire Aéroports de Lyon au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique sont, à la date de conclusion du présent contrat, les suivantes :

- Aéroports de Lyon Management & Services (SAS) : société de conseil, ingénierie et de management dans le domaine aéroportuaire (filiale à 100%) ;
- Lyon Duty Free (SAS) : société pour l'exploitation et le développement de surfaces commerciales dans les terminaux de Lyon-Saint Exupéry (filiale à 50%).

Annexe 11 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges

Résumé exécutif

La présente annexe décrit la méthodologie retenue par ADL pour allouer les produits, charges et actifs entre les périmètres du contrat de régulation économique : périmètre régulé, périmètre non régulé contributif et périmètre non régulé non contributif. Elle distingue clairement deux dispositifs complémentaires : d'une part, le moteur historique ESSBase, qui produit les résultats analytiques réels à partir des données comptables auditées ; d'autre part, le BP, projection prévisionnelle par périmètre, qui reprend ces données historiques, les répartit via des clés agrégées cohérentes avec le modèle analytique, puis les projette sur l'horizon du CRE.

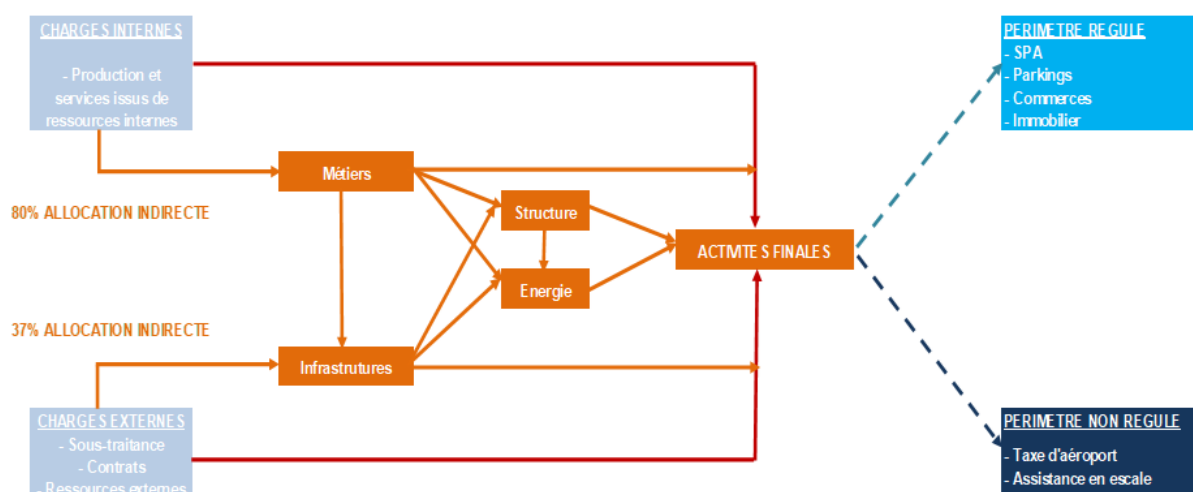
Le moteur historique repose sur une priorité donnée à l'imputation directe, puis sur des cycles de déversement successifs pour les charges et actifs indirects. Les clés définitives retenues, après revue par le cabinet Oxera, privilégient les inducteurs physiques ou opérationnels (surfaces, destinations, usages d'infrastructures, consommations mesurées, effectifs, temps passés ou CAPEX), les clés économiques n'étant mobilisées qu'à titre subsidiaire. Les analyses 2025 montrent que 52,3% des charges opérationnelles et 41,4% de l'actif net sont affectés directement aux activités finales, le solde étant réalloué via les niveaux ESSBase, l'énergie et la structure.

Le BP projection prévisionnelle par périmètre ne réutilise pas le moteur ESSBase : il en constitue une traduction simplifiée et prospective. Il part des comptes de résultats et bilans historiques tous périmètres confondus, applique des clés de passage par périmètre et projette les produits, charges, investissements, amortissements, BFR et éléments financiers selon des règles propres à chaque nature économique. Cette articulation permet de conserver une cohérence entre les résultats analytiques historiques et les trajectoires prévisionnelles utilisées dans le CRE, tout en rendant le modèle lisible et contrôlable par l'ART.

1. Périmètres d'allocation

Sur la base du régime de régulation économique décrit dans le dossier public de consultation, les activités d'ADL sont réparties entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé au sein d'une caisse aménagée. Le périmètre régulé regroupe les activités relevant des services publics aéroportuaires, financées par les redevances aéroportuaires. Le périmètre non régulé comprend, d'une part, des activités contributives dont les résultats participent à l'équilibre économique du modèle de régulation, et, d'autre part, des activités de diversification ou spécifiques exclues du mécanisme contributif.

Périmètre en Caisse Aménagée	Activités	Sous-Activité
Périmètre régulé	Services Publics Aéroportuaires	Atterrissage
		Stationnement
		Passager
		PHMR
		Autres redevances accessoires (bagages, enregistrement...)
		Immobilier SPA (loyers, charges)
Périmètre non régulé contributif	Activités extra aéronautiques	Commerces
		Parkings (hors Gare TGV)
		Hotels des aérogares
		Immobilier hors SPA aérogares
		Immobilier de diversification (part domaniale)
Périmètre non régulé non contributif	Activités de diversification	Production Energie Photovoltaïque
		Parkings Gare TGV (P4, DM TGV)
		Hotels hors aérogares
		Immobilier de diversification (part variable)
	T2S – TNSA	T2S
		TNSA
	Assistance en escale	Assistance en escale LYS
		Assistance en escale LYN
	Autres activités	Filiales ADLMS, Lyon DutyFree



Ce schéma synthétise la logique d'imputation directe et de répartition a posteriori des charges et actifs entre périmètre régulé, périmètre non régulé contributif et périmètre non régulé non contributif.

2. Principes généraux d'allocation

Les principes généraux d'allocation retenus par ADL s'inscrivent dans la logique du contrat de régulation économique : assurer une séparation fiable entre les périmètres régulé, non régulé contributif et non régulé non contributif, garantir la traçabilité des flux économiques et permettre la détermination d'un coût complet par activité finale. Le dispositif repose sur une priorité donnée à l'imputation directe dès lors que le lien entre le produit, la charge ou l'actif et l'activité bénéficiaire est identifiable. Le recours à des clés de répartition intervient uniquement pour les éléments communs ou indirects, selon des règles documentées, homogènes et reproductibles.

Le schéma ci-dessous présente, en amont du détail méthodologique, les deux voies d'allocation distinguées dans l'annexe : le traitement des données historiques par la comptabilité analytique annuelle et le traitement des données prévisionnelles par le BP projection prévisionnelle par périmètre.

Allocation des produits, des actifs et des charges	
Données historiques	Données prévisionnelles
	
Méthode comptabilité analytique annuelle Moteur historique ESSBase	BP projection prévisionnelle par périmètre Projection prévisionnelle par périmètre
Deux dispositifs complémentaires mais distincts : moteur analytique historique et BP projection prévisionnelle par périmètre	
1. Comptabilité historique audité : les P&L et bilans historiques d'ADL, tous périmètres confondus, constituent le point de départ commun des deux approches. Ils sont issus des systèmes comptables et budgétaires et font l'objet des contrôles et certifications des commissaires aux comptes.	
2. Moteur d'allocation historique ESSBase : pour les données réelles, les produits, charges et actifs sont transformés en données analytiques par un moteur d'allocation hébergé sur serveur. Ce moteur applique les règles d'imputation directe et les schémas de déversement détaillés, afin de produire une comptabilité analytique réconciliée avec les données comptables historiques.	
3. Restitution analytique réelle : le moteur ESSBase restitue les données historiques par périmètre réglementaire et, pour les services publics aéroportuaires, au niveau fin des redevances ou services rendus lorsque cette granularité est pertinente : passager, atterrissage, stationnement, PHMR, passerelles, 400 Hz, appareils, BRS, DBA, badges et carburant.	
4. BP projection prévisionnelle par périmètre : le plan d'affaires ne réexécute pas le moteur ESSBase. Il reprend les données historiques de référence issues du P&L et du bilan, puis les alloue dans le fichier Excel au moyen de clés agrégées, construites pour refléter la logique des allocations réelles issues du moteur analytique.	
5. Allocation prévisionnelle par périmètre : les clés utilisées dans le BP sont simplifiées et agrégées par rapport au moteur historique, mais elles dérivent de la même logique économique. Elles permettent de passer des données historiques tous périmètres confondus à des données prévisionnelles réparties entre périmètre régulé, périmètre non régulé contributif et périmètre non régulé non contributif.	
6. Projection des trajectoires CRE : une fois les données historiques allouées par périmètre, le BP les projette selon les inducteurs et règles de projection du modèle — trafic, tarifs, CAPEX, revenus extra-aéronautiques, OPEX, préfinancement, emprunts, amortissements, subventions et besoin de financement — afin de construire les trajectoires prévisionnelles du CRE.	

Les produits sont affectés directement à la source dans l'ERP sur les activités finales ou les services rendus correspondants. Les charges et les actifs sont également affectés en priorité directement aux activités auxquelles ils se rattachent. Lorsqu'ils bénéficient à plusieurs activités, ils sont d'abord rattachés à des sections analytiques intermédiaires, puis déversés vers les activités finales

au moyen du moteur d'allocation analytique ESSBase. Les données réelles ainsi traitées sont réparties par périmètre réglementaire et, pour les services publics aéroportuaires, jusqu'au niveau fin des redevances lorsque cette maille est pertinente pour le CRE. Les clés utilisées privilégient les inducteurs physiques ou opérationnels (surfaces, temps passés, bons d'intervention, compteurs, effectifs, CAPEX ou OPEX) et ne recourent aux clés économiques telles que le chiffre d'affaires qu'à titre subsidiaire, lorsque aucune unité d'œuvre plus directement représentative n'est disponible.

En synthèse, les données historiques sont traitées dans ESSBase selon une méthodologie détaillée de déversement, tandis que le BP reprend cette logique économique sous une forme simplifiée pour produire les trajectoires prévisionnelles du CRE. Cette distinction permet de donner à l'ART une vision lisible du passage entre les résultats analytiques historiques et les données prévisionnelles utilisées pour le CRE.

3. Méthode d'allocation de la comptabilité analytique annuelle

La comptabilité analytique annuelle est établie après la clôture de l'exercice comptable. Elle comprend une structure analytique détaillée, des règles d'allocation documentées, des états de restitution par périmètre et par activité, ainsi qu'une réconciliation avec les données de comptabilité générale.

3.1. Structure analytique historique ESSBase

La structure analytique d'ADL s'appuie sur des axes correspondant aux natures comptables, aux métiers, aux infrastructures-équipements et aux activités finales. Elle permet de suivre les coûts externes, les coûts internes, les coûts d'infrastructures, les coûts de maintenance, les coûts liés à l'énergie et les coûts de structure, afin de reconstruire un coût complet par activité finale.

Cette structure analytique repose sur trois axes de lecture complémentaires :

- L'axe métiers permet d'identifier les coûts portés par les principales fonctions exercées par l'exploitant.
- L'axe infrastructures-équipements rattache les coûts et les actifs aux ouvrages, bâtiments, équipements ou plateformes techniques qui les génèrent.
- L'axe activités finales assure enfin la restitution des produits, charges, actifs, résultats et capitaux employés au niveau des services rendus, des redevances concernées et des périmètres réglementaires.

Cette structuration permet de relier la donnée comptable d'origine au coût complet par activité finale retenu pour le CRE.

3.2. Affectation directe et cycles de déversement

L'efficacité du dispositif de comptabilité analytique d'ADL tient à la combinaison de deux mécanismes complémentaires :

- L'imputation directe à la source lorsque le lien avec une activité finale est identifiable,
- Le déversement séquentiel des charges indirectes lorsque les coûts bénéficient à plusieurs métiers, infrastructures ou activités.

En 2025, 100% des produits et 52% des charges sont imputés directement sur une activité finale.

Le schéma qui suit relève exclusivement de la comptabilité analytique historique : il décrit le fonctionnement du moteur ESSBase appliqué aux données réelles. Il illustre la manière dont les charges non directement affectables à une activité finale sont d'abord rattachées à des sections intermédiaires, puis déversées par niveaux successifs jusqu'aux activités finales et aux périmètres réglementaires.

Schéma de lecture du moteur historique ESSBase

Le moteur historique ESSBase organise le passage de la donnée comptable d'origine vers les activités finales selon une logique séquentielle. Les produits sont affectés directement à la source. Pour les charges, le modèle combine une affectation directe dès que le lien avec une activité ou une infrastructure est identifiable, puis un déversement par niveaux pour les charges indirectes. Chaque niveau est soldé avant le passage au niveau suivant, sans retour en arrière, ce qui sécurise la traçabilité du modèle.

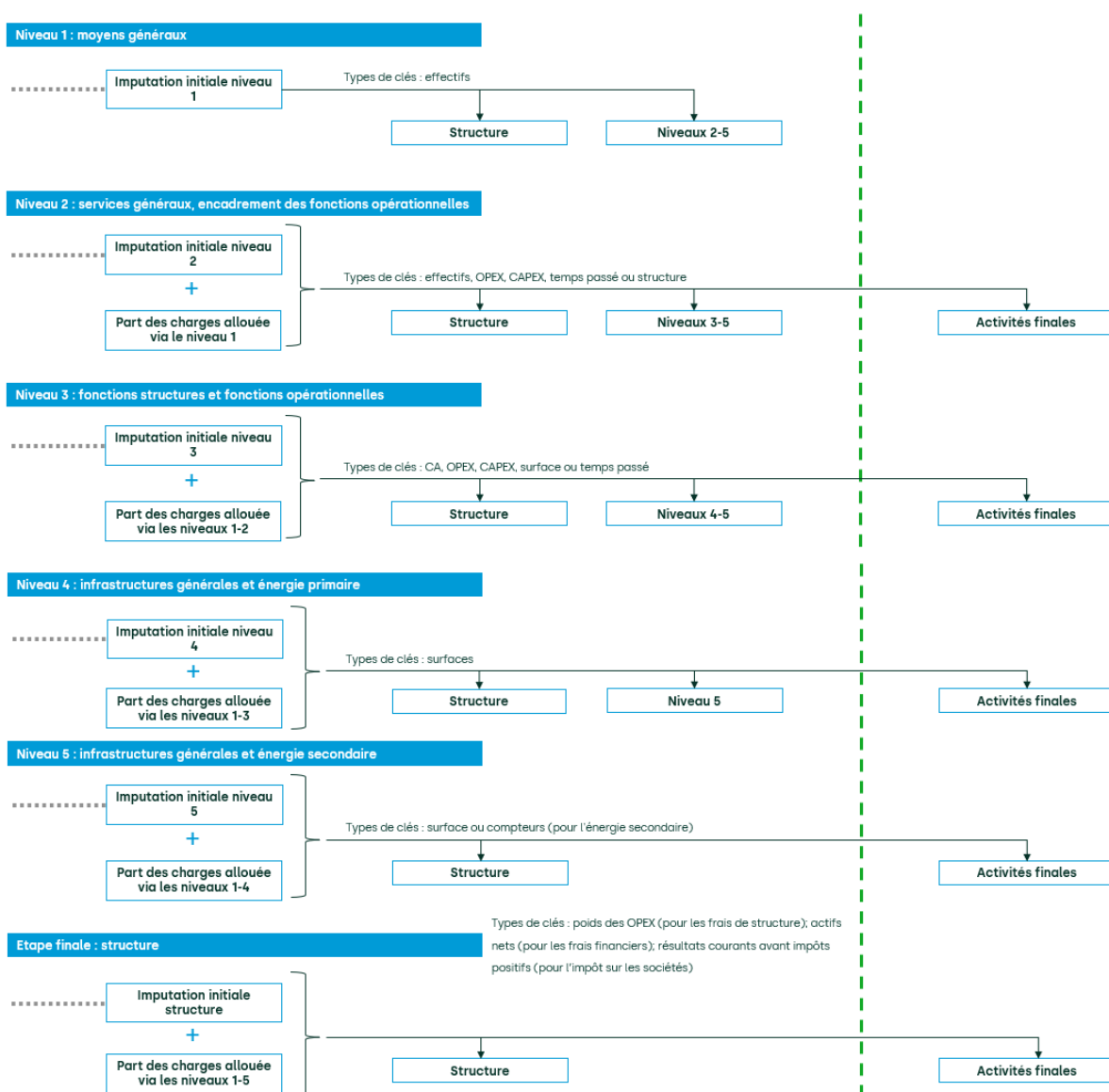


Figure 1 – Moteur historique ESSBase : déversement des charges indirectes sur cinq niveaux ou en frais de structure.

3.3. Fonctionnement synthétique du moteur historique ESSBase

Les niveaux de déversement correspondent aux familles fonctionnelles suivantes :

1. Répartition des métiers et infrastructures des **moyens généraux** sur les autres métiers ou activités ;
2. Répartition des métiers de services généraux et **d'encadrement des fonctions opérationnelles** sur les métiers opérationnels ou activités ;
3. Répartition des métiers liés aux **fonctions supports et aux fonctions opérationnelles** sur les infrastructures ou directement sur les activités ;
4. Répartition des coûts des **infrastructures du site NRJ** sur l'énergie primaire, puis de l'énergie primaire sur l'énergie secondaire ;
5. Répartition des coûts des **infrastructures bâtiments** sur les activités au prorata des m² utilisés par chaque activité ;
6. Ventilation des charges de structure.

Cette organisation permet de distinguer les coûts directement imputés, les coûts réalloués via des inducteurs physiques ou opérationnels, et les coûts communs ventilés en fin de processus.

3.4. Résumé des principales clés analytiques utilisées

Le moteur historique privilégie les clés physiques ou opérationnelles lorsqu'elles permettent de représenter directement l'usage des ressources par les activités bénéficiaires. Les principales clés mobilisées correspondent aux derniers jeux de clés définitives retenus après revue par le cabinet Oxera :

- Moyens généraux : effectifs, véhicules,
- Services généraux : effectifs, destinations,
- Fonctions supports et opérationnelles : temps de travail, bons d'intervention, surfaces, CAPEX, OPEX,
- Infrastructures : surfaces, plans SIG, destinations et usages,
- Energie : consommations mesurées par compteurs,
- Coûts communs résiduels : clé de structure agrégée.

Les clés économiques, notamment le chiffre d'affaires ou des proxys économiques, sont utilisées de manière subsidiaire lorsque les données physiques ou opérationnelles ne permettent pas une répartition plus directement représentative.

Cette hiérarchie renforce la justification économique du modèle : les flux directement rattachables sont imputés à la source ; les charges indirectes sont réallouées selon des unités d'œuvre observables ; les coûts communs résiduels sont ventilés en fin de processus.

Les tableaux présentés ci-après ne recensent que les clés définitives du moteur ESSBase, telles que retenues dans le dernier jeu de clés post-audit Oxera, afin d'éviter toute ambiguïté avec les versions intermédiaires ou antérieures.

3.5. Poids relatif des étapes et valeurs de clés 2025

Famille de clé	Niveau concerné	Valeur principale observée	Destination principale
Effectifs / véhicules	Niveau 1	82% vers niveaux aval ; 18% vers structure	Services généraux, fonctions support et structure
Effectifs / destinations	Niveau 2	56% vers fonctions aval ; 25% vers structure ; 18% vers activités ; 1% autres	Structure et fonctions opérationnelles
Temps de travail / destinations / surfaces	Niveau 3	63% vers activités finales ; 19% vers fonctions aval ; 9% structure ; 6% énergie ; 2,0% sur le PNR	Activités finales, infrastructures et structure
Destinations / surfaces	Niveau 4	80% vers niveau aval ; 5% vers activités finales ; 8% en structure, 3% énergie ; 0,7% autres	Structure, activités finales et énergie
Surfaces / usages infrastructures	Niveau 5	58,3% vers aéronautique ; 21,6% extra aéro ; 18,0% structure	Aéronautique, immobilier-commerces et structure
Consommations mesurées	Énergie spécifique	45% extra aéro ; 41% aéronautique ; 13% structure	Activités consommatrices d'énergie
Clé structure	Dernière étape	59% aéronautique ; 37% extra aéro, 4% PNR	Activités finales après déversements

L'analyse des allocations 2025 mesure la contribution de chaque étape au traitement des charges opérationnelles et précise les principales clés utilisées. Elle met en évidence une affectation directe majoritaire, complétée par des déversements sur les niveaux intermédiaires, l'énergie spécifique et les frais de structure.

Niveau / famille	Nature des coûts	Clés utilisées	Sources de données	Sections / activités bénéficiaires	Poids relatif
Affectation directe	Produits, charges et actifs directement identifiables	Affectation à l'activité finale ou à l'infrastructure identifiable	ERP ; comptabilité analytique	Activité finale concernée	52,3% des charges
Niveau 1 – Moyens généraux	Moyens généraux, magasin central, moyens communs	Effectifs, véhicules, charges d'exploitation ou consommation réelle selon section	ERP ; comptabilité analytique ; données RH	Métiers bénéficiaires ou sections de structure	1,7% des charges : • 82% vers niveaux aval, • 18% vers structure
Niveau 2 – Services généraux	Services généraux et encadrement des fonctions opérationnelles	ETP, temps passé, OPEX, destinations ou chiffre d'affaires à défaut d'unité physique plus pertinente	ERP ; données RH ; outils de suivi des temps	Métiers opérationnels, fonctions aval, activités finales ou structure	4,4% des charges : • 56% vers fonctions aval, • 25% vers structure, • 18% vers activités, • 1% autres
Niveau 3 – Fonctions supports et opérationnelles	Fonctions supports, fonctions opérationnelles et coûts indirects associés	Temps passé, bons d'intervention, destinations, surfaces, CAPEX, OPEX, unités physiques	ERP ; GMAO ; outils projets ; données métiers	Infrastructures, équipements, énergie, activités finales ou structure	12,5% des charges • 63% vers activités finales, • 19% vers fonctions aval, • 10% structure, • 6% énergie, • 2% en PNR
Niveau 4 – Infrastructures et énergie primaire	Infrastructures énergétiques et énergie primaire	Compteurs, consommations, puissance installée, destinations, surfaces et usages énergétiques	Relevés compteurs ; contrats énergie ; ERP	Énergie secondaire, infrastructures ou activités consommatrices	15% des charges : • 84% vers niveau aval, • 5% vers activités finales, • 8% en structure, • 3% énergie,
Niveau 5 – Bâtiments, terminaux et voiries	Bâtiments, terminaux, voiries, infrastructures communes et énergie secondaire	Surfaces, volumes, plans SIG, destinations et usages constatés	SIG ; plans ; inventaire des immobilisations ; comptabilité générale	Activités finales occupant ou utilisant les infrastructures	2,3% des charges : • 58% vers aéronautique, • 22% extra aéro, • 18% structure • 1% en PNR
Énergie spécifique	Charges d'énergie affectées par consommation mesurée	Consommations mesurées par compteurs	Relevés compteurs ; données énergie ; ERP	Immobilier, commerces, aéronautique, structure, accès, Bron et autres activités	6,6% des charges : • 45% extra aéro, • 41% aéronautique, • 13% structure
Frais de structure	Directions et coûts communs bénéficiant à l'ensemble des activités	Clé composite ou prorata des charges d'exploitation selon méthode retenue	ERP ; comptabilité analytique ; masse salariale ; amortissements ; chiffre d'affaires	Activités finales après déversements opérationnels	5,2% des charges : • 59% aéronautique, • 37% extra aéro, • 4% PNR

3.6. Traitement des frais de structure, frais financiers et impôt

Les frais de structure sont ventilés en dernière étape, après les cycles de déversement opérationnels. Ils correspondent aux coûts communs bénéficiant à l'ensemble des activités et

représentent 15,0% post allocation du total des charges opérationnelles 2025 dans la synthèse des allocations. Leur clé de répartition finale repose sur le poids des OPEX de chacune des activités.

Les frais financiers sont ventilés au prorata des actifs nets. Les actifs nets sont eux-mêmes affectés par produit avec le même jeu de clés de répartition que celui appliqué aux dépenses de fonctionnement. Enfin, l'impôt sur les sociétés est réparti entre les activités finales au prorata des résultats courants avant impôts positifs.

3.7. Restitution par activité finale et base d'actifs

Les imputations directes et les cycles de déversement permettent de déterminer un résultat opérationnel par activité et par périmètre. La base d'actifs correspond à la somme des actifs immobilisés financés par l'exploitant et du besoin en fonds de roulement, conformément aux principes applicables au calcul du retour sur les capitaux employés.

La base d'actifs ne prend pas en compte les amortissements de caducité sur les biens renouvelables ni les immobilisations financières. La comptabilité analytique permet ainsi de déterminer un ROCE par activité et d'apprécier les taux de couverture des services rendus, en cohérence avec la logique de coût complet et de juste rémunération des capitaux investis.

3.8. Synthèse de l'allocation de l'actif net 2025

L'allocation de l'actif net suit la même logique séquentielle que celle appliquée aux charges dans le moteur historique ESSBase. Elle est présentée uniquement en poids relatifs afin de ne pas exposer les montants d'actifs concernés. Les déversements successifs reposent sur des clés physiques ou opérationnelles — surfaces, destinations, usages d'infrastructures, consommations mesurées, effectifs et véhicules — afin de rattacher progressivement les actifs aux activités bénéficiaires.

Étape / famille d'allocation de l'actif net	Poids dans l'actif net total	Clé ou règle utilisée
Affectation directe aux activités finales	41,4%	Affectation directe à l'activité ou à l'infrastructure identifiable
Infrastructures / métiers à répartir	50,9%	Déversement par niveaux ESSBase Réallocation progressive vers activités finales, énergie et structure
Énergie à répartir	5,4%	Consommations, compteurs et usages énergétiques Répartition vers activités consommatrices
Structure à répartir	2,3%	Clé structure / actif net Répartition au prorata des OPEX par activité

Cette restitution confirme que le poids de l'actif est déterminé principalement par les infrastructures et usages physiques, et non par une répartition économique forfaitaire : l'actif suit les ouvrages, équipements, bâtiments et plateformes techniques effectivement mobilisés par les activités finales.

4. Méthode d'allocation du BP projection prévisionnelle par périmètre

La méthode d'allocation du BP projection prévisionnelle par périmètre doit être distinguée de la méthodologie de comptabilité analytique annuelle. Le BP Excel n'est pas le moteur d'allocation historique ESSBase : il constitue un outil de projection économique construit à partir des données historiques auditées d'ADL et destiné à produire les trajectoires prévisionnelles du CRE. Son objectif est de conserver la cohérence économique du modèle analytique réel, tout en simplifiant le maillage et les clés afin de permettre une modélisation prospective robuste, lisible et exploitable sur l'horizon du contrat.

Le point de départ du BP est constitué des P&L et bilans historiques tous périmètres confondus, rapprochés des états financiers et des données comptables de référence. Ces données historiques sont ensuite réparties par périmètre selon un dispositif d'allocation propre au BP, fondé sur des clés agrégées. Ces clés ne se substituent pas aux clés détaillées du moteur ESSBase ; elles en constituent une traduction simplifiée, construite pour refléter les allocations constatées dans les données réelles et préserver la cohérence entre la comptabilité analytique annuelle et le plan d'affaires prévisionnel.

Une fois cette allocation prévisionnelle réalisée, le BP projette les données par périmètre au moyen d'inducteurs et de règles de projection dédiés : trajectoires de trafic, hypothèses tarifaires, plans d'investissement, mises en service, amortissements, subventions, OPEX, revenus extra-aéronautiques, mécanismes de préfinancement, emprunts, frais financiers et besoin de financement. Le BP produit ainsi des données prévisionnelles cohérentes avec les résultats historiques, mais construites selon une logique prospective distincte du traitement analytique réel.

Le besoin en fonds de roulement est également affecté par activité, à partir des créances clients, des dettes fournisseurs d'exploitation, des dettes sociales et fiscales et des dettes fournisseurs liées aux CAPEX, selon des délais de règlement appliqués de manière homogène.

La modélisation prévisionnelle conserve donc la logique économique du modèle analytique annuel, sans reproduire son niveau de granularité opérationnelle. Les regroupements de centres de coûts et de profits permettent d'affecter directement les produits, charges et actifs lorsque le lien avec une activité est identifiable, et d'utiliser des clés de répartition agrégées pour les charges et actifs indirects ou de structure. La différence méthodologique tient au fait que le moteur historique produit une photographie analytique des données réelles, tandis que le BP construit une trajectoire prévisionnelle à partir de cette base historique allouée.

4.1. Règles de passage des données historiques aux données BP par périmètre

L'onglet « CLE_PERIMETRE » du BP constitue la table de passage entre la donnée historique comptable et la donnée prévisionnelle répartie par périmètre. Il ne reproduit pas l'ensemble du moteur analytique ESSBase, mais traduit les données historiques et les flux de BP dans une maille simplifiée par périmètre fonctionnel : SPA, Parking, X-Aero contributif, X-Aero non contributif et Énergie. Cette table est utilisée pour affecter les produits, charges, investissements, amortissements, subventions et éléments d'actif net dans les périmètres économiques retenus pour le CRE.

Bloc BP / poste	Donnée historique ou prévisionnelle d'entrée	Règle de passage issue des clés par périmètre FC	Périmètres de sortie
Produits et charges	P&L historique et données pivot 2024-2025, répartis par natures de produits et de charges.	Application des clés de périmètre saisies dans le BP, avec contrôle du total de clé. Les clés traduisent la répartition attendue entre les périmètres fonctionnels, sans réexécuter les cycles détaillés ESSBase.	SPA ; PKG ; PCC ; PCNC ; NRJ
Revenus commerciaux et extra-aéronautiques	Parcs autos, boutiques, bars-restaurants, hôtels, loueurs, immobilier et usages/installations.	Pour certains postes commerciaux, l'onglet distingue les situations externalisées / non externalisées, le prorata de chiffre d'affaires par point de vente et la sélection de l'opérateur.	PKG ; PCC ; PCNC
Investissements, actifs et amortissements	CAPEX, immobilisations en cours, biens renouvelables et non renouvelables, amortissements, VNC, subventions et caducité.	Affectation par feuille d'investissement dédiée selon la répartition par périmètre du projet. Les feuilles INV_SPA, INV_PKG, INV_PCC, INV_PCNC et INV_NRJ portent le calcul détaillé des impacts du plan d'investissement.	SPA ; PKG ; PCC ; PCNC ; NRJ

4.2. Synthèse des clés utilisées dans le BP projection prévisionnelle par périmètre

Les valeurs ci-dessous proviennent des onglets de clés du BP Excel. Elles documentent la table de passage utilisée dans le BP pour ventiler les données historiques et prévisionnelles entre périmètres fonctionnels, sans réexécuter le moteur détaillé ESSBase.

Famille de clé BP	Règles de ventilation	Périmètres concernés
Redevances SPA	Affectation directe à 100% sur SPA : Atterrissage, balisage, stationnement, passagers, PHMR, préfinancement, carburant, passerelles, 400 Hz et appareils	SPA
Parkings	Ventilation fondée sur le critère de non-corrélation majoritaire au trafic : 80,6% PKG 19,4% PCNC	PKG ; PCNC
Commerces et Food & Beverage	Affectation directe à 100% sur PCC	PCC
Hôtels	Ventilation fondée sur le critère de non-corrélation majoritaire au trafic : 28% PCC 72% PCNC	PCC ; PCNC
Loueurs	Affectation directe à 100% sur PCC	PCC
Charges par nature	Clés agrégées dérivées des allocations historiques, utilisées pour projeter les charges dans le BP. 62% des charges opérationnelles affectées au SPA	SPA ; PKG ; PCC ; PCNC ; NRJ
Frais financiers et BFR	Clés agrégées dérivées des allocations historiques, utilisées pour projeter les charges dans le BP.	SPA ; PKG ; PCC ; PCNC

Les clés présentées en 4.2 assurent la ventilation des flux entre périmètres ; la section suivante décrit la manière dont ces flux ventilés sont projetés par nature économique pour constituer les P&L prévisionnels.

4.3. Règles de projection des données par nature pour constituer les P&L prévisionnels

À partir des onglets de calcul par périmètre, le BP projette les données historiques allouées selon une logique par nature économique. Les produits, charges, investissements, amortissements, subventions, éléments de besoin en fonds de roulement et frais financiers sont d'abord calculés ou projetés par bloc métier, puis rattachés aux périmètres analytiques au moyen des clés BP présentées ci-dessus.

Le résultat final est la constitution de P&L prévisionnels par périmètre — SPA, Parking, activités extra-aéronautiques contributives, activités extra-aéronautiques non contributives et énergie — cohérents avec la trajectoire CRE.

Nature projetée	Règle de projection dans le BP	Inducteurs ou données sources	Sortie attendue
Chiffre d'affaires aéronautique SPA	Projection par redevance ou service rendu, avec affectation à 100% au périmètre SPA lorsque la nature correspond aux redevances régulées.	Trafic, tarifs, hypothèses de redevances, passagers, mouvements, tonnages ou unités facturables.	Produits prévisionnels SPA par nature de redevance.
Chiffre d'affaires extra-aéronautique	Projection par activité commerciale ou par famille de revenus, puis ventilation entre périmètres contributifs ou non contributifs selon les clés BP.	Chiffre d'affaires historique, trafic, indexation, hypothèses commerciales, proratas par point de vente, par parc, hôtel ou loueur.	Produits prévisionnels PKG, PCC ou PCNC.
Charges d'exploitation	Projection par nature de charge puis ventilation par périmètre via les clés du BP, sans réexécution des cycles détaillés ESSBase.	Base historique, inflation, indexation contractuelle, trafic, énergie, surfaces, effectifs, maintenance, plans d'actions et hypothèses métiers.	OPEX prévisionnels par périmètre analytique.
Investissements et actifs	Affectation directe des projets lorsqu'un périmètre est identifiable ; sinon ventilation par clés de périmètre.	Plan CAPEX, mises en service, immobilisations en cours, VNC, subventions, actifs renouvelables et non renouvelables.	Base d'actifs prévisionnelle par périmètre.
Amortissements, provisions et reprises	Calcul à partir des actifs projetés, des mises en service et des règles d'amortissement, puis rattachement au périmètre de l'actif ou de la nature concernée.	Durées d'amortissement, caducité, plans d'investissement, reprises, provisions et subventions.	Dotations, reprises et résultat opérationnel prévisionnel par périmètre.
BFR, frais financiers et impôt	Projection à partir des postes opérationnels et bilantiels, puis ventilation par clés spécifiques lorsque nécessaire.	Créances, dettes fournisseurs, dettes fiscales et sociales, CAPEX, actif net, besoins de financement, dette, taux.	Résultat net, actif économique et indicateurs de rentabilité par périmètre.

La règle structurante du BP est donc la suivante : la donnée historique comptable est d'abord sécurisée au niveau total, puis ventilée par périmètre au moyen des clés. Ces clés fonctionnent comme une table de passage simplifiée : elles traduisent les produits, charges, investissements et éléments d'actif issus de la base historique ou du plan prévisionnel dans les périmètres SPA, Parking, Extra-Aéronautique contributif, Extra-Aéronautique non contributif et Énergie. Les contrôles portent sur la totalisation des clés, la cohérence avec les sorties analytiques historiques, la qualification des flux externalisés ou non externalisés, et le maintien d'un lien explicite avec les trajectoires financières du CRE.

5. Robustesse, auditabilité et conformité aux principes de l'ART

Cette section présente les éléments permettant d'apprécier la robustesse du dispositif : conformité aux principes de l'ART, revue indépendante du moteur analytique par le cabinet Oxera, articulation avec les contrôles des commissaires aux comptes et documentation des clés définitives post-audit Oxera. Elle porte principalement sur la comptabilité analytique historique ; le lien avec le BP projection prévisionnelle par périmètre est ensuite traité dans la section 6.

5.1. Une revue indépendante centrée sur la pertinence économique des clés

ADL a confié au cabinet Oxera une revue indépendante du moteur d'allocation analytique afin d'apprécier la cohérence économique des principales clés de répartition au regard des principes attendus par l'ART. Cette revue ne constitue pas un audit des états financiers, mais une analyse de pertinence des mécanismes d'allocation et des éventuelles pistes d'amélioration documentaire ou méthodologique.

5.2. Des principes ART globalement couverts par le dispositif analytique

Le dispositif analytique d'ADL répond aux principaux critères de robustesse attendus : priorité donnée à l'imputation directe, utilisation de clés fondées autant que possible sur des inducteurs physiques ou opérationnels, stabilité de l'approche dans le temps, traçabilité des déversements et possibilité de réconciliation avec les données comptables d'origine.

Point de robustesse	Application ADL
Auditabilité	Données d'entrée issues des systèmes comptables, réconciliables avec les états financiers et contrôles externes.
Pertinence des clés	Priorité donnée aux unités d'œuvre physiques ou opérationnelles : surfaces, temps passés, compteurs, GMAO, effectifs, CAPEX ou OPEX.
Non-discrimination	Application homogène des règles aux activités utilisatrices, sans affectation manuelle orientée vers un périmètre particulier.
Traçabilité	Déversements successifs documentés, permettant de suivre le passage de la donnée comptable d'origine jusqu'à l'activité finale.
Stabilité dans le temps	Méthodologie globalement stable, favorisant la comparabilité des résultats analytiques d'un exercice à l'autre.
Transparence	Restitution par activité finale et par périmètre, permettant d'identifier les coûts, actifs et résultats rattachés au CRE.

5.3. Points de vigilance et améliorations documentaires

La revue indépendante met également en évidence plusieurs axes de renforcement documentaire : mieux décrire la nature des postes de coûts alloués, expliciter les inducteurs économiques retenus dans le dernier jeu de clés définitives, préciser les sources et dates des données utilisées, décrire la fréquence de mise à jour des clés et justifier le recours aux clés au chiffre d'affaires lorsque celles-ci demeurent utilisées à titre subsidiaire.

5.4. Articulation avec les contrôles des commissaires aux comptes

Les travaux du cabinet Oxera sont complémentaires des contrôles réalisés dans le cadre de la clôture et de la certification des comptes. Les commissaires aux comptes contribuent à sécuriser les données comptables d'entrée, tandis que la revue indépendante a permis de confirmer et, le cas échéant, de stabiliser les clés définitives du moteur analytique. Cette articulation permet de distinguer le contrôle des données sources de l'analyse de pertinence du dispositif analytique.

6. Passerelle entre résultats analytiques historiques et BP projection prévisionnelle par périmètre

Le rapprochement entre la comptabilité analytique annuelle et le BP projection prévisionnelle par périmètre vise à sécuriser le passage entre deux univers méthodologiques distincts. D'un côté, le moteur ESSBase produit les résultats analytiques historiques à partir des données réelles, selon des règles détaillées d'imputation et de déversement. De l'autre, le BP projection prévisionnelle par périmètre reprend les données historiques tous périmètres confondus, les alloue via des clés agrégées cohérentes avec les allocations réelles, puis les projette selon des hypothèses économiques et financières. Le contrôle de cohérence porte ainsi sur l'alignement du résultat opérationnel, de la base d'actifs, du besoin en fonds de roulement et des principaux indicateurs économiques par périmètre, afin de vérifier que la trajectoire prévisionnelle demeure réconciliable avec la comptabilité analytique historique.

Rapprochement base comptabilité analytique 2025

en millions d'euros		2025		
RO net d'IS	BP XLS	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en%
Total caisse unique	31,7	31,7	0,0	0%

en millions d'euros		2025		
Base d'actifs	BP XLS	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en%
Total caisse unique	190,2	189,7	0,5	0%

		2025		
ROCE	BP XLS	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en%
Total caisse unique	16,7%	16,7%	0,0%	-

7. Glossaire des principaux termes utilisés

Pour la lecture de la présente annexe, les principaux sigles utilisés sont les suivants :

- ERP : progiciel de gestion intégré,
- CMPC : coût moyen pondéré du capital,
- GMAO : gestion de maintenance assistée par ordinateur,
- SIG : système d'information géographique utilisé pour le suivi des surfaces,
- ETP : équivalents temps plein,

- CVC : chauffage, ventilation, climatisation,
- CAPEX : dépenses d'investissement,
- OPEX : charges d'exploitation,
- LYS : Aéroport Lyon-Saint Exupéry,
- LYN : Aéroport de Lyon-Bron.