



REGLES

- **D'AFFECTATION
DES
TRANSPORTEURS
AERIENS**

ET

- **D'ALLOCATION DES
RESSOURCES
AEROPORTUAIRES**

TERMINAL 1

Et

**AEROGARE A SERVICE
DIFFERENCIE**

Et

TERMINAL 2

EN DEBORD

SOMMAIRE

I /. DATE D’AFFECTATION ET DE CHANGEMENT D’AFFECTATION	6
II /. PRINCIPES D’AFFECTATION DES TRANSPORTEURS AERIENS AU TERMINAL 1.....	7
III /. REGLES D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL 1	8
III.1. PRINCIPES D’ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 1.....	8
III.2. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES AVIONS – TERMINAL 1	9
III.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 1	10
III.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 1	11
III.5. SALLES D’ARRIVEES – TERMINAL 1.....	11
IV /. REGLES D’AFFECTATION - D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES - AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE	12
IV.1. L’AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE.....	12
IV.2. CONDITIONS RELATIVES AUX CAPACITES DE L’AEROGARE	13
IV.3. CONDITIONS RELATIVES AUX AERONEFS POUVANT ETRE TRAITES SUR L’AEROGARE :	13
IV.4. AUTRES CONDITIONS D’EXPLOITATION.....	13
IV.5. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES A L’AEROGARE A SERVICES DIFFERENCIES – AFFECTATION.....	14
IV.6. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE - ENREGISTREMENTS.....	15
IV.7. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE – SALLES D’ARRIVEE	15

V /. REGLES D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AÉROPORTUAIRES – TERMINAL 2 – MODE DEBORD	16
V.1. PRINCIPES D’ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 2	16
V.2. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES AVIONS – TERMINAL 2	18
V.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 2	19
V.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 2	19
V.5. SALLES D’ARRIVEES – TERMINAL 2	19
VI /. MODALITES DE MISE EN OEUVRE	20
VI.1. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR A JOUR UNE LISTE DES MOYENS MIS A DISPOSITION DES COMPAGNIES ET ASSISTANTS, A SAVOIR :	20
VI.2. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR INFORMES LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS :	20
VI.3. LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS PRESENTS SUR LE SITE S’ENGAGENT A FOURNIR AU POLE OPERATIONS :	21
VII /. CONTACTS LYON AÉROPORT	22

INTRODUCTION / PREAMBULE

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

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

La situation exceptionnellement grave qu'a connu le transport aérien depuis la crise du COVID-19 a frappé massivement tous les aéroports et notamment Lyon-Saint Exupéry, au même titre que les compagnies aériennes. La chute du trafic à Lyon (3,6 millions de passagers en 2020 contre près de 12 millions en 2019) a durablement impacté les résultats économiques de la concession aéroportuaire. Dans ce cadre, des plans d'économies majeures ont été mis en œuvre dès le début de la crise pour préserver la concession aéroportuaire dans un cadre d'évolution modéré des redevances, tout en maîtrisant la taxe d'aéroport au regard des coûts de sûreté. Un des principaux leviers d'économies est l'utilisation optimale des infrastructures. C'est dans ce contexte que le transfert de l'ensemble des transporteurs aériens au Terminal 1 et à l'Aérogare à service différencié a été décidé. Il est effectif depuis le 14 juin 2022.

Aujourd'hui, tenant compte de la reprise du trafic aérien ainsi que des prévisions de trafic transmises par les transporteurs aériens, il apparaît que le Terminal 1 n'a pas une capacité suffisante pour accueillir les passagers attendus, conduisant Aéroport de Lyon à utiliser le Terminal 2 en « mode débord ». En effet :

- De par la simultanéité des vols, le Terminal 1 n'a pas une capacité suffisante pour accueillir 50% du trafic ski prévu les samedis, soit 2962 passagers.
- L'évolution de trafic de 5,9% estimée pour la saison été 2024 rendant le nombre de passagers attendus très proche de celui de 2019.

L'utilisation du Terminal 2 en « mode débord » aura lieu selon le calendrier suivant :

- ✓ Traitement de 50% des vols skis les samedis à compter du 16 décembre 2023 jusqu'au 13 avril 2024,
- ✓ Transfert de 4 à 6 compagnies régulières du terminal 1 vers le terminal 2 (à affiner sur la base des prévisions de trafic de janvier 2024) à compter du 6 juin 2024 (date restant à confirmer).

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

- Avis conforme de la Directrice DSAC –CE en date du 11/09/2023
- Information des usagers aéronautiques par publication du 05/12/2023 sur :
 - <https://airlines.lyonaeroports.com/sites/default/files/2023-12/affectation-allocation-transporteurs.pdf>

- https://airlines.lyonaeroports.com/sites/default/files/2023-12/allocation_use_air_ressources.pdf
- Fiche d'enregistrement Règles d'allocation des ressources par compagnie (mise à jour avant chaque saison aéronautique)

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

Comme précisé en introduction, l’affectation de certains types de trafic et de certains transporteurs aériens se fera en 2 phases, la première phase concernant le traitement de 50% des vols skis les samedis à compter du 16 décembre 2023 jusqu’au 13 avril 2024.

La deuxième phase concernera le transfert de 4 à 6 transporteurs aériens du Terminal 1 vers le Terminal 2, et ce à compter du 6 juin 2024.

Lyon Aéroport a informé l’ensemble des parties prenantes lors de la réunion partenaires du 28 septembre 2023 et informera un mois avant la date d’affectation effective (transfert), par la mise en place d’une réunion « partenaires » spécifique, soit au plus tard le 6 mai 2024 pour la deuxième phase.

Tout transporteur aérien concerné par le changement de terminal sera destinataire d’un courrier visant à recueillir son avis au moins 1 mois avant la date d’affectation effective au Terminal 2. Ce paragraphe concerne uniquement les compagnies régulières qui seront transférées au programme été 2024.

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

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

- Etablit un programme prévisionnel d’affectation des transporteurs entre le Terminal 1, l’aérogare à services différenciés et le Terminal 2 « mode débord » et d’allocation des ressources (ou moyens) aéroportuaires ;
- Effectue la gestion opérationnelle, en temps réel, de ces ressources (ou moyens)
- Informe l’ensemble des transporteurs aériens et la DSAC-CE des décisions d’affectation prises.

Les travaux d’aménagements de l’infrastructure :

L’utilisation du Terminal 2 en « mode débord » est prévue jusqu’à la réception finale des travaux d’extension et de réaménagement du dit terminal, soit à minima jusqu’au 1^{er} trimestre 2025.

Dans ce cadre, l’ensemble des ressources ou moyens aéroportuaires ne sera pas utilisable par les transporteurs aériens dans les conditions habituelles. La liste des ressources ou moyens disponibles est détaillée dans le paragraphe V.1.

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

Les transporteurs aériens qui ne sont pas affectés à l’Aérogare à service différencié et au Terminal 2 « mode débord » en application du § IV ci-après sont affectés sur le Terminal 1.

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

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

Ce paragraphe définit les règles d'allocation des moyens aéroportuares dédiés au Terminal 1, depuis le regroupement de l'ensemble des transporteurs aériens dans ce même terminal 1 en date du 14 juin 2022.

- Stationnements
- Enregistrements
- Embarquements
- Arrivées

Les principes d'allocation sont les suivants :

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

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

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

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

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

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

1. Les compagnies et assistants fournissent au pôle opérations :

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

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

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

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

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

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

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

Deux types de trafic

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

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

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

- En cas de conflit, la priorité sera fixée en application de la hiérarchie des critères ci-après :
 - Aux vols réguliers

- A l'appareil ayant le nombre de sièges offerts le plus important
- A la compagnie dont le temps de ½ tour est le plus court

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

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

C – TRACTAGES

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

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

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

III.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 1

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

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

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

III.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 1

Les portes d'embarquement étant fonction des types de passagers transportés, le pôle opération et le CCO veilleront à affecter les portes d'embarquement en fonction du statut du vol et du positionnement de l'avion. Le terminal 1 est équipé du système « Go To Gate » ; l'information de la porte sera communiquée aux clients passagers selon des règles qui ont été définies et communiquées à l'ensemble des transporteurs aériens ainsi qu'à leur sous-traitant.

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

III.5. SALLES D'ARRIVEES – TERMINAL 1

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

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

IV.1. L’AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV.4. AUTRES CONDITIONS D'EXPLOITATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V /. REGLES D'ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL 2 – MODE DEBORD

V.1. PRINCIPES D'ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 2

Ce paragraphe définit :

- ✓ Les moyens aéroportuares disponibles durant la phase des travaux de réaménagement du Terminal 2 (soit à minima jusqu'au 1^{er} trimestre 2025) et son exploitation en « mode débord »,
- ✓ Les règles d'allocation des moyens aéroportuares suite à l'exploitation du Terminal 2 en « mode débord » concernant les :
 - Stationnements
 - Enregistrements
 - Embarquements
 - Arrivées

Les moyens aéroportuares disponibles durant la phase des travaux de réaménagement du Terminal 2 afin de permettre son exploitation en « mode débord » sont les suivants :

- ✓ 30 banques d'enregistrement,
- ✓ 1 système de contrôle bagages type « standard 3 » permettant le tri automatisé des bagages,
- ✓ 4 lignes de PIF dont le débit prévisionnel est de 180 passagers par heure et par ligne,
- ✓ 2 aubettes de police départ permettant de traiter 4 vols contrôlés en simultanément,
- ✓ 6 postes avion dit « au contact », (Cat : C-D-E)
- ✓ 8 postes avion dit « en éloigné », (Cat : C et C-)
- ✓ 6 portes d'embarquement pour les postes au contact,
- ✓ 11 portes d'embarquement pour les postes en éloignés,
- ✓ 3 aubettes de police arrivée permettant de traiter 6 vols contrôlés en simultanément,
- ✓ 3 carrousels livraison bagages.

La jetée d'embarquement ainsi que les 21 postes avions associés ne seront pas disponibles durant l'exploitation du Terminal 2 en « mode débord ».

Les principes d'allocation sont les suivants :

- L'allocation des ressources banques d'enregistrement des vols réguliers sera positionnée au plus près des comptoirs de vente des transporteurs aériens. L'ensemble des passagers passera par le poste d'inspection filtrage unique du terminal.

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

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

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

Trois mois avant la date effective du transfert, afin de recueillir leur avis 2 mois avant la date de transfert, Lyon Aéroport informera l'ensemble des usagers concernés quant à la date retenue et à la fixation des réunions : réunion partenaires et réunions bipartites visées ci-après. Ce paragraphe concerne uniquement les compagnies régulières qui seront transférées au programme été 2024.

Un mois avant la date de transfert au Terminal 2 ; Lyon Aéroport organisera une réunion partenaires spécifique afin de présenter à l'ensemble des parties prenantes les modalités d'allocation des ressources. Des réunions biparties entre Lyon Aéroport et chaque transporteur aérien (ou son représentant assistant en escale lorsque le transporteur aérien n'a pas de représentant sur l'aéroport), seront ensuite programmées afin de définir les moyens alloués à chaque transporteur (Fiche d'Enregistrement Règles d'allocation par compagnie).

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

3. Les compagnies et assistants fournissent au pôle opérations :

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

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

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

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

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

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

V.2. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES

AVIONS – TERMINAL 2

Deux types de trafic

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

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

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

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

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

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

C – TRACTAGES

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

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

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

V.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 2

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

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

Les compagnies et leurs représentants s'engagent à ne pas s'octroyer d'autres moyens sans l'accord préalable du CCO

V.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 2

Les portes d'embarquement étant fonction des types de passagers transportés, le pôle opération et le CCO veilleront à affecter les portes d'embarquement en fonction du statut du vol et du positionnement de l'avion. Le terminal 2 n'étant pas encore équipé du système « Go To Gate » les compagnies aériennes et/ou leurs représentant peuvent communiquer les portes d'embarquement lors de l'enregistrement des passagers.

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

V.5. SALLES D'ARRIVEES – TERMINAL 2

Le Terminal 2 est équipée d'une seule salle d'arrivée. Le pôle opération veillera à répartir les vols de façon équilibrée entre les différents carrousels, afin d'éviter les saturations. Tout comme au Terminal 1, l'information prévisionnelle de l'heure à laquelle les bagages seront livrés, sera indiquée aux passagers sur les écrans d'information situés au-dessus des tapis de livraison.

VI /. MODALITES DE MISE EN OEUVRE

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

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

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

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

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

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

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

VII /. CONTACTS LYON AEROPORT

Directeur des Opérations : 06.64.36.32.72

Responsable Pôle Operations : 06.33.64.73.90

Chargée Affectation des ressources : 04.72.22.74.33

Responsable Exploitation : 06.64.35.03.42

Responsable Terminal : 06.47.55.95.75

Lyon, le 24 novembre 2023