

Annexe 1 – Barème des redevances pour services rendus visées aux articles R. 6325-1 et suivants du code des transports applicables à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

Tarifs applicables à partir du 1^{er} septembre 2024

Consultables à l'adresse : <https://www.autorite-transport.fr/avis-et-decisions/>

1. REDEVANCES AÉRONAUTIQUES

Les montants indiqués sont hors taxes.

1.1. Redevance atterrissage

1.1.1. Tarif de base

Cette redevance est calculée d'après la masse maximum au décollage portée sur le certificat de navigabilité et arrondie à la tonne supérieure.

Redevances atterrissage HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Redevance atterrissage	Au 1 ^{er} septembre 2024 (HT)
0 à 8 T	27,39 €
>8 à 20 T	60,27 €
>20 à 25 T	60,27 €
>25 à 75 T par tonne supplémentaire	2,63 €
>75 T	3,18 €

1.1.2. Modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du niveau sonore des aéronefs et de l'heure d'atterrissage

Le tarif de base est multiplié par un coefficient en fonction du groupe acoustique de l'aéronef tel que défini par l'arrêté du 26 février 2009 fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'utilisation des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes ouverts à la circulation publique.

Dans son arrêté du 8 septembre 2021 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics, la DGAC redéfinit le classement des aéronefs dans de nouveaux groupes acoustiques.

Aéroports de Lyon a donc proposé de nouveaux coefficients de modulation acoustique, afin de maintenir une modulation équilibrée, que l'Autorité entérine et qui sont récapitulés ci-dessous.

Coefficients de modulation applicables à la redevance atterrissage en fonction du niveau sonore des aéronefs et de l'heure d'atterrissage à compter du 1^{er} septembre 2024

Groupes acoustiques	Jour et soir	Nuit
Coefficients au 1^{er} septembre 2024		
Groupe 1	1,30	1,95
Groupe 2	1,15	1,73
Groupe 3	0,95	1,43
Groupe 4	0,89	1,34
Groupe 5	0,70	1,06
Groupe 6	0,60	0,91

Réductions et exemptions

Des réductions de respectivement 50 % et 75 % s'appliquent pour les hélicoptères et les vols d'entraînement. Les exonérations prévues en 2021 pour les vols officiels, les missions techniques de l'État et les retours forcés sont reconduites.

1.1.3. Modulation CO₂

La redevance d'atterrissage brute de chaque aéronef est affectée d'un coefficient de modulation en fonction de la quantité de CO₂ émise par l'aéronef identifié par son immatriculation, par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO »).

La détermination du coefficient de modulation CO₂ diffère entre les vols PASSAGERS et les vols FRET.

a. Modulation de la redevance d'atterrissage des aéronefs transportant des passagers

Le coefficient de modulation CO₂ est calculé comme suit :

Coefficient = (Kg CO₂ par SO – 16,175) / 200, ne pouvant être supérieur à 12 %.

Où Kg CO₂ par SO est la quantité de CO₂ émise par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO ») par siège offert.

Par aéronef identifié par son immatriculation, la quantité de CO₂ émise par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO ») par siège offert est calculée comme suit :

$[KgC * Ratio (3,15)] / SO = Kg CO_2 \text{ par SO}$

Où :

KgC = nombre de kilogrammes de carburant consommés par cycle de décollage / atterrissage (« LTO ») tel que définis par aéronef. Cette donnée peut être estimée :

- en rapprochant :
 - o le nombre et le type de moteurs liés à chaque immatriculation d'aéronef et indiqués dans la base de données Cirium (base privée) ;
 - o la consommation de carburant liée à chaque type de moteur, donnée dans la base OACI¹.
- Les 2 bases sont croisées de façon à obtenir, pour une immatriculation/aéronef, son nombre/type moteur et la consommation en carburant associée à l'immatriculation/aéronef ;
- ou par estimation à partir de la base de données « Airport Carbon and Emissions Reporting Tool » (ACERT) de l'Airport Council International².

Ratio (3,15) = ratio de conversion d'une quantité de carburant (kérosène) exprimée en kilogrammes en quantité de CO₂ émise par la combustion de cette quantité de carburant (kérosène) dans le fonctionnement des moteurs de l'aéronef³.

SO = nombre de sièges passager équipant l'aéronef « en configuration réelle ». Cette donnée est issue des données de facturation d'Aéroports de Lyon, de la base de données de l'OACI⁴ ou de la base de données Cirium (base privée).

En cas d'absence de donnée concernant un aéronef ayant atterri à Lyon-Saint Exupéry dans les sources visées ci-dessus, Aéroports de Lyon appliquera par défaut les données relatives au type avion/moteur supérieures disponibles dans les sources sus visées.

Dans ce cas, dans le délai de 15 jours de la date de réalisation de l'atterrissage, l'utilisateur aéronautique pourra faire corriger les données en fournissant au service facturation d'Aéroports de Lyon les justificatifs émanant du constructeur ou les documents d'immatriculation de l'aéronef portant indication des données relatives à l'aéronef en question. Alors, en tant que de besoin, un avoir ou une facture complémentaire de redevance d'atterrissage sera émis par Aéroports de Lyon.

b. Modulation de la redevance d'atterrissage des aéronefs ne transportant pas des passagers (« VOLS FRET »)

Le coefficient de modulation CO₂ est calculé comme suit :

Coefficient = (Kg CO₂ par MTOW – 36) / 200, ne pouvant être inférieur à -12 % ni supérieur à 12 %.

Où Kg CO₂ par MTOW est la quantité de CO₂ 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.

¹ Source : document ICAO edb-emissions-databank v26B-NewFormat ([lien](#))

² Source : ACI – Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) v.5.1 ([lien](#))

³ Source : EASA ([lien](#), page 22) et Normec Verifavia ([lien](#))

⁴ Source : document ICAO edb-emissions-databank v26B-NewFormat ([lien](#))

Par aéronef identifié par son immatriculation, la quantité de CO₂ émise par cycle de décollage/atterrissage (cycle « LTO ») ramenée à la masse maximale au décollage est calculée comme suit :

$$[\text{KgC} * \text{Ratio (3,15)}] / \text{MTOW} = \text{Kg CO}_2 \text{ par MTOW}$$

Où :

KgC = nombre de kilogrammes de carburant consommés par cycle de décollage / atterrissage (« LTO ») tel que définis par aéronef. Cette donnée peut être estimée :

- en rapprochant :
 - o le nombre et le type de moteurs liés à chaque immatriculation d'aéronef et indiqués dans la base de données Cirium (base privée) ;
 - o la consommation de carburant liée à chaque type de moteur, donnée dans la base OACI⁵.

Les deux bases sont croisées de façon à obtenir, pour une immatriculation/aéronef, son nombre/type moteur et la consommation en carburant associée à l'immatriculation/aéronef ;

- ou par estimation à partir de la base de données « Airport Carbon and Emissions Reporting Tool » (ACERT) de l'Airport Council International⁶.

Ratio (3,15) = ratio de conversion d'une quantité de carburant (kérosène) exprimée en kilogrammes en quantité de CO₂ émise par la combustion de cette quantité de carburant (kérosène) dans le fonctionnement des moteurs de l'aéronef⁷.

SO = nombre de sièges passager équipant l'aéronef « en configuration réelle ». Cette donnée est issue des données de facturation d'Aéroports de Lyon, de la base de données de l'OACI⁸ ou de la base de données Cirium (base privée).

En cas d'absence de donnée concernant un aéronef ayant atterri à Lyon-Saint Exupéry dans les sources visées ci-dessus, Aéroports de Lyon appliquera par défaut les données relatives au type avion/moteur supérieures disponibles dans les sources susvisées.

Dans ce cas, dans le délai de 15 jours de la date de réalisation de l'atterrissage, l'utilisateur aéronautique pourra faire corriger les données en fournissant au service facturation d'Aéroports de Lyon les justificatifs émanant du constructeur ou les documents d'immatriculation de l'aéronef portant indication des données relatives à l'aéronef en question. Alors, en tant que de besoin, un avoir ou une facture complémentaire de redevance d'atterrissage sera émis par Aéroports de Lyon.

MTOW = masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité et arrondie à la tonne supérieure.

En cas d'absence de donnée concernant un aéronef ayant atterri sur Lyon-Saint Exupéry dans les sources visées ci-dessus, Aéroports de Lyon appliquera par défaut les données relatives au type avion/moteur supérieures disponibles dans les sources sus visées.

⁵ Source : document ICAO edb-emissions-databank v26B-NewFormat ([lien](#))

⁶ Source : ACI – Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) v.5.1 ([lien](#))

⁷ Source : EASA ([lien](#), page 22) et Normec Verifavia ([lien](#))

⁸ Source : document ICAO edb-emissions-databank v26B-NewFormat ([lien](#))

Dans ce cas, dans le délai de 15 jours de la date de réalisation de l'atterrissage, l'utilisateur aéronautique pourra faire corriger les données en fournissant au service facturation d'Aéroports de Lyon les justificatifs émanant du constructeur ou les documents d'immatriculation de l'aéronef portant indication des données relatives à l'aéronef en question. Alors, en tant que de besoin, un avoir ou une facture complémentaire de redevance d'atterrissage sera émis par Aéroports de Lyon.

1.1.4. Modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions

Les atterrissages associés à des routes qui remplissent les trois conditions cumulatives suivantes bénéficient d'un abattement de 20 % :

- 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'autre mesure incitative ;
- l'opérateur bénéficiaire dessert les routes au moins 5 fois par semaine.

1.2. Redevance stationnement

1.2.1. Tarif de base

La masse à considérer est la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil. Le stationnement de nuit demeure gratuit pour les avions basés au sens du Guide Tarifaire actuellement en vigueur.

Redevance stationnement HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Redevance stationnement (unité par tonne par heure)	Au 1^{er} septembre 2024 (HT)
Toutes aires de stationnement de 6h à 23h €/T/h	0,279 €
Toutes aires de stationnement de 23h à 6h €/T/h	0,112 €

1.2.2. Modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions

Les stationnements correspondant à des routes qui remplissent les trois conditions cumulatives suivantes bénéficient d'un abattement de 20 % :

- 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'autre mesure incitative ;
- l'opérateur bénéficiaire dessert les routes au moins 5 fois par semaine.

1.3. Redevance forfaitaire atterrissage et stationnement

Redevances forfaitaire HT à compter du 1^{er} septembre 2024 – Appareils non-commerciaux <6 T (mise en place et aéroclubs exclus)

Poids	Unité	Tous faisceaux confondus HT
De 0 à 1,5 T	jour	16,65 €
> 1,5 à 2,5 T	jour	25,45 €
> 2,5 à 6 T	jour	31,22 €
> 0 à 1,5 T	Journée sup.	2,58 €
> 1,5 à 2,5 T	Journée sup	4,72 €
> 2,5 à 6 T	Journée sup	6,32 €

Redevances forfaitaire HT à compter du 1^{er} septembre 2024 – Aéroclubs non abonnés

Poids	Unité	Tous faisceaux confondus HT
> 0 à 1,5 T	jour	15,51 €
> 1,5 à 2,5 T	jour	24,03 €
> 2,5 à 6 T	jour	29,42 €
> 0 à 1,5 T	Journée sup.	2,54 €
> 1,5 à 2,5 T	Journée sup	4,68 €
> 2,5 à 6 T	Journée sup	6,26 €

1.4. Redevance passagers

Cette redevance est due pour tout passager au départ sur un aéronef exploité à des fins commerciales ou sur un aéronef qui n'est pas exploité à des fins commerciales, mais dont la MMD dépasse 6 tonnes. La redevance n'est pas due pour les membres d'équipage, les passagers en transit ou en escale technique, les passagers des aéronefs effectuant un retour forcé sur l'aérodrome, les enfants de moins de deux ans. Les tarifs applicables aux passagers embarquant depuis l'aérogare à services simplifiés et aux passagers en correspondance sont respectivement équivalents à 65 % et 50 % du tarif local standard. 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.

Redevances passagers HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Faisceaux/segments	Local standard	Correspondance	Passagers aéro-gare à services différenciés
National	5,48 €	2,74 €	3,57 €
Schengen ⁹	5,48 €	2,74 €	3,57 €
Non Schengen ¹⁰	6,84 €	3,42 €	4,45 €
International	8,76 €	4,38 €	5,69 €

1.4.1. Modulation de la redevance passagers en fonction du volume d'activité

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

Conformément aux articles R. 6325-14 à 6325-16 du code des transports, **cette mesure poursuit l'objectif d'intérêt général consistant à maintenir une base de trafic stable en fidélisant les compagnies pour garantir, année après année, un niveau élevé d'utilisation des infrastructures et de couverture des coûts fixes.**

Pour bénéficier de la mesure, les compagnies doivent remplir les trois conditions cumulatives suivantes :

- trafic passagers au départ de la plateforme en N supérieur à 89 000 ;
- trafic total passagers (arrivée + départ) en N (12 mois) supérieur à 95 % du trafic en N-1 (12 mois) ;
- trafic total passagers (arrivée + départ) en N supérieur à 90 % du trafic maximum atteint au cours des années N-1, N-2 et N-3 ;
- justifier de 2 ans d'exploitation de vols au départ/arrivée de Lyon-Saint Exupéry.

Modalités de calcul :

- le pourcentage applicable est celui correspondant au seuil de trafic départ atteint au cours de l'année civile, mesuré tous faisceaux confondus ; il s'applique à compter du premier passager ;
- les seuils de passagers au départ sont donnés par le tableau suivant.

⁹ Passagers Schengen : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

¹⁰ Passagers non Schengen : Bulgarie, Chypre, Irlande, Roumanie, Royaume Uni.

Modulation de la redevance passagers en fonction du volume d'activité à compter du 1^{er} septembre 2024

Nombre de passagers au départ	Modulation de la redevance passagers
89 000	-0,50 %
100 000	-0,54 %
125 000	-0,62 %
150 000	-0,70 %
200 000	-0,86 %
225 000	-0,94 %
250 000	-1,02 %
275 000	-1,10 %
300 000	-1,18 %
325 000	-1,26 %
350 000	-1,34 %
375 000	-1,42 %
400 000	-1,50 %
500 000	-2,67 %
600 000	-3,83 %
700 000	-5,00 %
800 000	-6,17 %
900 000	-7,33 %
1 000 000	-8,50 %
1 100 000	-9,67 %
1 200 000	-10,83 %
= ou > 1 300 000	-12,00 %

Modalités de paiement : cette modulation sera versée sous forme d'avoir une fois les résultats de l'année civile arrêtés par le Conseil de Surveillance.

1.5. Tarification incitative

1.5.1. Dispositif d'incitation au développement du trafic passagers

Tout opérateur remplissant les conditions d'éligibilité au dispositif d'incitation au développement du trafic passager au départ de Lyon-Saint Exupéry est invité à contacter le Département Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi. La compagnie aérienne devra satisfaire aux réglementations de l'aviation commerciale en vigueur et avoir déposé une demande de créneaux auprès de COHOR.

En cas de vol affrété, le Tour Opérateur affréteur pourra être informé des conditions consenties au transporteur.

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

a. Mesure d'incitation au développement de l'offre nouvelle route

La compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes¹¹, devra satisfaire aux conditions ci-après. Les conditions d'éligibilité de la route, ci-après, sont cumulatives à moins qu'il ne soit expressément stipulé le contraire.

En cas de vol affrété, le Tour Opérateur affréteur pourra être informé des conditions consenties à la compagnie aérienne.

Conditions relatives à la date d'éligibilité

Sous réserve de l'application des dispositions « Année 2 » aux routes éligibles à la mesure en « Année 1 » sur l'année tarifaire 2024-2025, aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Conditions relatives au respect de la réglementation en vigueur

La compagnie aérienne ou groupe de compagnie aériennes satisfait aux réglementations de l'aviation commerciale en vigueur.

Conditions relative à la Qualification de nouvelle route

La route est considérée nouvelle si la destination n'est pas desservie au moment de son lancement et n'a pas été desservie pendant la période entre le 1^{er} avril 2019 et le 30 avril 2024.

Conditions relatives à la desserte

- Route <3 400 km : la route est desservie au moins 2 fois par semaine pendant au moins 16 semaines consécutives par un vol direct et sans escale.

¹¹ Pour les besoins de la présente décision, est qualifié de groupe de compagnies aériennes, le regroupement de compagnies aériennes répondant aux conditions cumulatives suivantes :

- appartenant à la même société mère ou dont l'une est majoritairement propriétaire de l'autre ;
- dont la totalité de l'inventaire des routes opérées par les compagnies aériennes concernées sont en vente via un site-web unique ;
- dont les opérations donnant lieu à facturation des redevances pour service public aéroportuaire à Lyon-Saint Exupéry sont facturées à une seule entité.

- Route $\geq 3\,400$ km : la route est desservie au moins 1 fois par semaine pendant au moins 16 semaines consécutives par un vol direct et sans escale. Une seule escale (stop en route) peut être néanmoins tolérée.

Autres conditions

Une compagnie aérienne ou un groupe de compagnies aériennes ne respectant pas le programme déposé ou anticipant son annulation future perd le bénéfice des abattements tarifaires consentis (sauf cas de force majeure).

Dans le cas où deux compagnies aériennes, ou groupe de compagnies aériennes, décident d'ouvrir la même route et que les deux compagnies aériennes, ou groupes de compagnies aériennes, seraient éligibles à la mesure incitative au lancement d'une nouvelle route, l'abattement sera attribué comme suit :

- l'abattement reviendra à la première compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, à lancer les opérations (date de commencement de l'exploitation) de la nouvelle route ;
- si le lancement de la route (date de commencement de l'exploitation) est prévu le même jour par les deux compagnies aériennes, ou groupes de compagnies aériennes, l'abattement reviendra à la première compagnie aérienne ayant annoncé le lancement de la route. La date du communiqué de presse associé fera preuve de la date de l'annonce.

La compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, assurant l'exploitation d'une route éligible bénéficie de réductions sur les redevances aéroportuaires en vigueur, redevance passager et redevance d'atterrissage, selon les grilles tarifaires présentées ci-après. Ces abattements seront déduits à chaque facturation.

Abattement applicable aux redevances atterrissage et passagers en fonction de la création de nouvelles routes de trafic passagers à compter du 1^{er} septembre 2024

Redevance	Année 1	Année 2
Atterrissage	-75 %	-50 %
Passagers	-75 %	-50 %

Toute compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, remplissant les conditions d'éligibilité au dispositif d'incitation au développement du trafic passagers au départ de Lyon-Saint Exupéry est invitée à contacter le Département Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi.

En cas de vol affrété, le Tour Opérateur affréteur pourra être informé des conditions consenties à la compagnie aérienne.

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Ces abattements seront déduits à chaque facturation.

Suspension

En cas de retard ou de défaut de règlement, par la compagnie aérienne ou tout ou partie des compagnies aériennes appartenant à un groupe de compagnies aériennes, de toute facture de redevance aéroportuaire émise par Aéroports de Lyon, la compagnie aérienne, ou tout ou partie des compagnies aériennes appartenant à un groupe de compagnies aériennes, ne peut plus prétendre au bénéfice de la mesure incitative au développement d'une nouvelle route jusqu'au complet règlement de la ou des facture(s) émise(s) par Aéroports de Lyon. En conséquence, l'abattement n'est pas applicable aux redevances dues pour la période sur laquelle est constaté le retard ou défaut de règlement.

b. Mesure d'incitation au développement du trafic

La compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, devra satisfaire aux conditions ci-après.

Les conditions d'éligibilité de la compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, ci-après, sont cumulatives à moins qu'il ne soit expressément stipulé le contraire.

En cas de vol affrété, le Tour Opérateur affréteur pourra être informé des conditions consenties à la compagnie aérienne ou groupe de compagnies aériennes.

Conditions relatives à la date d'éligibilité

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Conditions relatives au respect de la réglementation en vigueur

La compagnie aérienne ou groupe de compagnies aériennes satisfait aux réglementations de l'aviation commerciale en vigueur.

Conditions relatives à la croissance en nombre de passagers généré par la compagnie aérienne

La mesure bénéficie à toute compagnie aérienne ou groupe de compagnies aériennes (*) :

- générant une croissance en nombre de passagers départ en année N par rapport aux années N-1, N-2, N-3 et 2019 avec un minimum de 4 % mesuré entre N et N-1 et un minimum de 5 % mesuré entre N et 2019 ;
- et transportant un seuil minimal annuel de 20 000 Passagers départ (année civile N).

Cette mesure est cumulable avec la tarification incitative détaillée dans le Guide des Redevances 2022, à l'exception de la mesure d'incitation au lancement d'une nouvelle route. Ainsi, les compagnies aériennes, opérant une ou des routes éligibles à la mesure d'incitation au lancement d'une nouvelle route, percevront la mesure incitative à la croissance du trafic après déduction de tous les abattements obtenus au titre de la mesure incitative au lancement d'une nouvelle route.

Sous réserve du respect des conditions d'éligibilité, la mesure s'applique également aux nouveaux entrants.

En cas de rachat, de fusion, de mouvements intra-groupe ou de transfert de capacité entre filiales d'une même maison-mère, les volumes et la croissance intégreront le périmètre commun aux deux compagnies regroupées sur les années N, N-1, N-2 et N-3. En d'autres termes, en cas de

transfert intragroupe, la compagnie qui exploitera la route ou le portefeuille de routes en question en année N héritera de l'historique.

La compagnie aérienne générant une croissance en nombre de passagers départ en année N par rapport aux années N-1, N-2, N-3 et 2019 avec un minimum de 4 % mesuré entre N et N-1 et un minimum de 5 % mesuré entre N et 2019, bénéficie d'un abattement progressif sur la redevance passager en fonction du niveau de croissance atteint.

Abattement applicable à la redevance passagers pour inciter au développement du trafic passagers à compter du 1^{er} septembre 2024

Niveau de croissance entre année N et année N-1	Pourcentage d'abattement sur la redevance passagers
De 4 % à 10 %	-4 %
> 10 % à 15 %	-6 %
> 15 % à 20 %	-10 %
> 20 % à 25 %	-15 %
Au-delà de 25 %	-20 %

Le pourcentage d'abattement est établi en année civile au terme de l'année N. La liquidation de la mesure (calcul de l'abattement et règlement) intervient une fois que les résultats de l'année civile N sont validés et publiés l'année N+1. Ce pourcentage d'abattement est appliqué sur la redevance passagers telle que facturée par Aéroports de Lyon à la compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, pendant l'année N.

Aéroports De Lyon est responsable du calcul de « l'abattement » à octroyer à la compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, en utilisant ses propres sources de données statistiques de trafic.

Modalités de règlement

Toute compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, remplissant les conditions d'éligibilité au dispositif d'incitation à la croissance du trafic au départ de Lyon-Saint Exupéry est invité à contacter le Département Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi.

En cas de vol affrété, le Tour Opérateur affréteur pourra être informé des conditions consenties à la compagnie aérienne ou groupe de compagnies aériennes.

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Le pourcentage d'abattement appliqué sur la redevance passager facturée au terme de l'année N détermine le montant du bonus qui est réglé à la compagnie aérienne ou groupe de compagnies aériennes.

Dans le cas d'une compagnie charter affrétée, Aéroports de Lyon se réserve le droit de reverser tout ou partie du bonus aux Tours Opérateurs ayant affrété cette compagnie aérienne avec l'accord de cette dernière.

Suspension

En cas de retard ou de défaut de règlement par la compagnie aérienne, ou tout ou partie des compagnies aériennes appartenant à un groupe de compagnies aériennes, de toute facture de redevance aéroportuaire émise par Aéroports de Lyon, la compagnie aérienne ou les compagnies aériennes appartenant à un groupe d'exploitant d'aéronefs ne peuvent plus prétendre au bénéfice du système incitatif à la croissance du trafic jusqu'au complet règlement de la ou des facture(s) émise(s) par Aéroports de Lyon.

En conséquence, l'abattement n'est pas applicable aux redevances dues pour la période sur laquelle est constaté le retard ou défaut de règlement.

1.5.2. Dispositif d'incitation au développement du fret aérien

a. Mesures d'incitation à la création de nouvelles routes de fret aérien

La compagnie aérienne devra satisfaire aux conditions ci-après.

Les conditions d'éligibilité de la route, ci-après, sont cumulatives à moins qu'il ne soit expressément stipulé le contraire.

Conditions relatives à la date d'éligibilité

Sous réserve de l'application des dispositions « Année 2 » aux routes éligibles à la mesure en « Année 1 » sur l'année tarifaire 2022, aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Conditions relatives au respect de la réglementation en vigueur

La compagnie aérienne satisfait aux réglementations de l'aviation commerciale en vigueur.

Conditions relatives à la qualification de nouvelle route :

La route est considérée nouvelle si :

- la destination n'est pas desservie au moment de son lancement par un autre opérateur fret ;
- la route n'a pas été desservie entre le 1^{er} avril 2019 et le 30 avril 2024 ;
- la création de la route ne résulte pas d'un changement de localisation du hub européen de la compagnie aérienne.

Conditions relatives à la desserte

- Seuls les vols tout cargo sont éligibles à la mesure.
- La route est desservie au moins 1 fois par semaine pendant au moins 16 semaines consécutives par un vol direct et sans escale.

La formule

La compagnie aérienne, assurant l'exploitation d'une route fret éligible bénéficie de réductions sur les redevances aéroportuaires en vigueur, redevance stationnement et redevance

d'atterrissage, selon les grilles tarifaires présentées ci-après. Ces abattements seront déduits à chaque facturation.

Abattement applicable aux redevances atterrissage et stationnement en fonction de la création de nouvelles routes de trafic fret à compter du 1^{er} septembre 2024

Abattements	Année 1	Année 2
Atterrissage	-75 %	-60 %
Stationnement	2 heures de franchises	2 heures de franchises

Modalités de règlement

Toute compagnie aérienne remplissant les conditions d'éligibilité au dispositif d'incitation au développement au départ de Lyon-Saint Exupéry est invitée à contacter le Département Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi.

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Ces abattements seront déduits à chaque facturation.

Suspension

En cas de retard ou de défaut de règlement, par la compagnie aérienne, de toute facture de redevance aéroportuaire émise par Aéroports de Lyon, la compagnie aérienne ne peut plus prétendre au bénéfice de la mesure incitative au développement d'une nouvelle route jusqu'au complet règlement de la ou des facture(s) émise(s) par Aéroports de Lyon. En conséquence, l'abattement n'est pas applicable aux redevances dues pour la période sur laquelle est constatée le retard ou défaut de règlement.

b. Mesure d'incitation au développement du fret aérien

La compagnie aérienne devra satisfaire aux conditions ci-après.

Les conditions d'éligibilité de la compagnie aérienne, ci-après, sont cumulatives à moins qu'il ne soit expressément stipulé le contraire.

Conditions relatives à la date d'éligibilité

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Conditions relatives au respect de la réglementation en vigueur

La compagnie aérienne satisfait aux réglementations de l'aviation commerciale en vigueur.

Conditions relatives à la croissance en nombre de tonnes atterries générée par la compagnie aérienne

La mesure bénéficie à toute compagnie aérienne générant une croissance en nombre de tonnes de MTOW atterris en année N par rapport aux années N-1, N-2, N-3 et 2019 avec un minimum de 4% mesuré entre N et N-1 et un minimum de 5% mesuré entre N et 2019. Seuls les vols tout cargo sont éligibles à la mesure.

Cette mesure n'est pas cumulable avec une autre mesure incitative. Ainsi, les compagnies aériennes, opérant une ou des routes éligibles aux mesures d'incitation applicables au développement de fret aérien ne pourront percevoir que l'excédent de bonus, après déduction des abattements obtenus au titre de l'ouverture de nouvelles routes.

En cas de transfert de capacité entre compagnies aériennes affrétées pour le compte d'un expressiste ou un intégrateur, la compagnie qui exploitera la route ou le portefeuille de routes en question en année N héritera de l'historique.

La formule

La compagnie aérienne générant une croissance en nombre de tonnes atterries sur LYS en année N par rapport aux années N-1, N-2, N-3 et 2019 avec un minimum de 4 % mesuré entre N et N-1 et un minimum de 5 % mesuré entre N et 2019 bénéficie d'un abattement progressif sur la redevance d'atterrissage en fonction du niveau de croissance atteint.

L'abattement, établi comme indiqué dans le tableau ci-dessous, ne peut pas dépasser 20 % de la redevance d'atterrissage au-delà d'une croissance de plus de 50 %.

Abattement applicable à la redevance atterrissage pour inciter au développement du trafic fret à compter du 1^{er} septembre 2024

Niveau de croissance entre année N et année N-1	Pourcentage d'abattement sur la redevance d'atterrissage
De 4 % à 10 %	-4 %
> 10 % à 20 %	-8 %
> 20 % à 50 %	-15 %
Au-delà de 50 %	-20 %

Le pourcentage d'abattement est établi en année civile au terme de l'année N. La liquidation de la mesure (calcul de l'abattement et règlement) intervient une fois que les résultats de l'année civile N sont validés et publiés l'année N+1.

Ce pourcentage d'abattement est appliqué sur la redevance d'atterrissage telle que facturée par Aéroports de Lyon à la compagnie aérienne pendant l'année N.

Aéroports De Lyon est responsable du calcul de « l'abattement » à octroyer à la compagnie aérienne, ou groupe de compagnies aériennes, en utilisant ses propres sources de données statistiques de trafic.

Modalités de règlement

Toute compagnie aérienne, remplissant les conditions d'éligibilité au dispositif d'incitation à la croissance du trafic tonnes de fret atterries à Lyon-Saint Exupéry est invité à contacter le Département Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi.

Aucune mesure ne pourra s'appliquer rétroactivement.

Le pourcentage d'abattement appliqué sur la redevance d'atterrissage facturée au terme de l'année N détermine le montant du bonus qui est réglé à la compagnie aérienne.

Dans le cas d'une compagnie aérienne affrétée par un expressiste ou un intégrateur, Aéroports de Lyon se réserve le droit de reverser tout ou partie du bonus à l'expressiste ou à l'intégrateur ayant affrété cette compagnie aérienne avec l'accord de cette dernière.

Suspension

En cas de retard ou de défaut de règlement par la compagnie aérienne de toute facture de redevance aéroportuaire émise par Aéroports de Lyon, la compagnie aérienne ne peut plus prétendre au bénéfice du système incitatif à la croissance du trafic fret jusqu'au complet règlement de la ou des facture(s) émise(s) par Aéroports de Lyon.

En conséquence, l'abattement n'est pas applicable aux redevances dues pour la période sur laquelle est constatée le retard ou défaut de règlement.

c. Modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions

Il est accordé un abattement de -20 % sur la redevance d'atterrissage et -20 % sur la redevance de stationnement pour les routes qui remplissent, en simultanément, les conditions suivantes :

- le nombre de passagers départ/arrivée, calculé sur une base annuelle, tous opérateurs confondus, ne dépasse pas les 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.

1.6. Autres prestations

Redevances autres prestations HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Prestation	Unité	Tous faisceaux confondus
		Tarif H.T.
Carburant	Essence – HL	0,407 €
	Carburéacteur – HL	0,299 €
Passerelle	Forfait par heure	38,60 €
Fourniture 400 hertz	Touchée	18,62 €

2. AUTRES REDEVANCES POUR SERVICES RENDUS VISÉES À L'ARTICLE R. 6325-9 DU CODE DES TRANSPORTS

Redevances autres prestations HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Prestation	Unité	Tarif unitaire H.T.
Appareux	par m ² annuel aires en éloigné	5,39 €/m ² /an
	par m ² annuel aires au contact	13,50 €/m ² /an
Titres d'accès	Titre de circulation aéroportuaire	47,07 €/unité
	Laissez-passer électronique	23,52 €/unité
	Titre de circulation aéroportuaire provisoire badge vert	14,13 € / unité
	Laisser-passer électronique visiteurs	13,13 € / unité
Dépose bagage automatique (DBA)	par bagage traité	0,20 € / bagage
Système de réconciliation bagages	De 1 à 100 000 bagages (inclus) annuels	0,103 € / bagage
	À partir du 100 001 ^e bagage annuel	0,072 € / bagage

3. REDEVANCE DE PRÉFINANCEMENT VISÉE À L'ARTICLE R. 6325-13 DU CODE DES TRANSPORTS

Redevance temporaire de préfinancement HT à compter du 1^{er} septembre 2024

Faisceaux/segments	Local standard	Correspondance	Passagers aérogare à services différenciés
National	2,38 €	1,19 €	1,79 €
Schengen	2,38 €	1,19 €	1,79 €
Non Schengen	2,97 €	1,49 €	1,79 €
International	3,81 €	1,90 €	1,79 €