



REGLES

- **D'AFFECTATION
DES
TRANSPORTEURS
AERIENS**

ET

- **D'ALLOCATION DES
RESSOURCES
AEROPORTUAIRES**

TERMINAL 1

Et

**TERMINAL A SERVICES
DIFFERENCIES**

Règles temporaires en lien avec le regroupement de l'ensemble des transporteurs aériens au terminal 1 et au terminal à services différenciés

SOMMAIRE

I /. DATE D’AFFECTATION ET DE CHANGEMENT D’AFFECTATION	4
II /. PRINCIPES D’AFFECTATION DES TRANSPORTEURS AERIENS AU TERMINAL 1.....	5
III /. PRINCIPES D’ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 1 ET TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES (TSD)	5
III.1. GENERALITES.....	5
III.2. TRANSFERT TERMINAL 1	6
IV /. REGLES D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL 1	7
IV.1. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES AVIONS – TERMINAL 1	7
IV.2. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 1	8
IV.3. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 1.....	8
IV.4. CORRESPONDANCE – TERMINAL 1 HISTORIQUE	8
IV.5. SALLES D’ARRIVEES – TERMINAL 1	8
IV.6. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES AU TERMINAL 1 HISTORIQUE (POSTES DE STATIONNEMENT ET SALLES (EMBARQUEMENT)	9
V /. SPECIFICITES DU TERMINAL A SERVICES DIFFENCIES.....	9
V.1. LE TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES.....	9
V.2. CONDITIONS RELATIVES AUX CAPACITES DE CE TERMINAL	10
V.3. CONDITIONS RELATIVES AUX AERONEFS POUVANT ETRE TRAITES SUR CE TERMINAL	10
V.4. AUTRES CONDITIONS D’EXPLOITATION.....	10
V.5. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES AU TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES – AFFECTATION.....	11
V.6. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES - ENREGISTREMENTS	11

V.7. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AÉROPORTUAIRES – TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES– SALLES D’ARRIVEE.....	12
--	----

VI /. MODALITES DE MISE EN OEUVRE 12

VI.1. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR A JOUR UNE LISTE DES MOYENS MIS A DISPOSITION DES COMPAGNIES ET ASSISTANTS, A SAVOIR :.....	12
--	----

VI.2. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR INFORMES LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS :	12
--	----

VI.3. LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS PRESENTS SUR LE SITE S’ENGAGENT A FOURNIR AU POLE OPERATIONS :.....	13
---	----

VII /. CONTACTS LYON AÉROPORT 14

INTRODUCTION / PREAMBULE

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

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

Lyon Aéroport confirme sa volonté de réaliser les travaux de mise aux normes et d'extension du Terminal 2.

Ce projet, lancé en 2019 et qui s'est confronté à de multiples aléas non anticipables, correspond parfaitement aux besoins des usagers et du marché aéronautiques, et aux attentes du territoire.

Afin d'avancer sur la phase travaux dans de bonnes conditions, Lyon Aéroport prévoit une mise en sommeil temporaire du terminal 2 au 31.03.26 et un transfert des compagnies aériennes opérant aujourd'hui au Terminal 2 vers le Terminal 1 au 01 avril 2026, permettant ainsi un démarrage théorique des travaux d'ici au printemps 2026.

Dans ce cadre, Lyon Aéroport a initié la création d'une nouvelle zone d'enregistrement, composée de 12 banques d'enregistrement au Terminal 1 historique afin d'augmenter de 19% la capacité de ce dernier.

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

- Avis conforme de la Direction du Transport Aérien en date du **25.02.2026**
- Information des usagers aéronautiques par publication du **03.03.2026** sur :
 - <https://airlines.lyonaeroports.com/sites/default/files/2026-03/affectation-allocation-transporteurs-aerien-2026-03-03-fr.pdf>
 - <https://airlines.lyonaeroports.com/sites/default/files/2026-03/affectation-allocation-transporteurs-aerien-2026-03-03-en.pdf>
- Fiche d'enregistrement Règles d'allocation des ressources par compagnie (mise à jour avant chaque saison aéronautique)

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

Tout transporteur aérien (compagnie régulière) concerné par un changement de terminal sera destinataire d'un courrier visant à recueillir son avis au moins 1 mois avant la date de changement d'affectation de terminal. Ce délai peut être réduit, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, en cas d'urgence.

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

- Etablit un programme prévisionnel d'affectation des transporteurs entre le terminal 1 et l'aérogare à services différenciés et d'allocation des ressources (ou moyens) 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.

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

Les transporteurs aériens qui ne sont pas affectés au Terminal à services différenciés sont affectés sur le terminal 1.

III /. PRINCIPES D'ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 1 ET TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES (TSD)

III.1. GENERALITES

Les 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

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. Le Pôle opérations apportera, un mois avant le début de la saison IATA, réponse aux demandes formulées par les compagnies et/ou les assistants.

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 autres, 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. TRANSFERT TERMINAL 1

Le regroupement de l'ensemble des transporteurs aériens au terminal 1 et au terminal à services différenciés est prévu à compter du 01.04.26.

Deux mois avant la date effective du transfert afin de recueillir leur avis, 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.

Au moins un mois avant la date de transfert ; Lyon Aéroport organise une réunion partenaires 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).

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

IV.1. 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

Les règles de priorité pour les avions au contact au terminal 1 sont sans préjudice des règles sur la priorisation des vols en correspondance prévues au IV.6.

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.

IV.2. 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.

Il veillera à allouer le nombre de banque d'enregistrement en fonction du taux de remplissage, du nombre de passagers (courbes de présentation des passagers) et du nombre de bagages à enregistrer ; Aéroports de Lyon disposant de l'ensemble de ces données.

Les compagnies s'engagent à respecter les règles d'attribution des ressources.

IV.3. 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 « Call To Gate dynamique » ; l'information de la porte sera communiquée aux 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.

IV.4. CORRESPONDANCE – TERMINAL 1 HISTORIQUE

Aéroports de Lyon a engagé des travaux visant à permettre les correspondances au terminal 1 historique. Ces aménagements permettent ainsi de transférer l'activité du Hub régional d'Air France du terminal à services différenciés vers le terminal 1 historique. Cela permet une meilleure utilisation de cette infrastructure et augmente de fait la capacité du terminal à services différenciés.

IV.5. SALLES D'ARRIVEES – TERMINAL 1

Aéroports de Lyon a engagé des travaux visant la création d'un circuit arrivée unique et centralisée au niveau du terminal 1. Ces aménagements permettent l'optimisation de l'utilisation des carrousels bagages arrivées via une accessibilité partagée, et d'augmenter ainsi la capacité du traitement des flux arrivées. Le pôle opération veillera à répartir les vols de façon équilibrée entre les différents carrousels, afin d'éviter les saturations.

IV.6. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES AU TERMINAL 1 HISTORIQUE (POSTES DE STATIONNEMENT) ET SALLES (EMBARQUEMENT)

Le trafic de vols en correspondances courtes*, pour les aéronefs au gabarit** compatible avec les caractéristiques de l'aérogare du terminal 1 historique est affecté sur le terminal 1 historique car répondant à l'ensemble des critères réglementaires, commerciaux et opérationnels.

*Le trafic de vols en correspondances courtes s'entend pour des correspondances inférieures à 30 minutes

**La notion de gabarit compatible s'entend pour les avions de catégorie C.

V /. SPECIFICITES DU TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES

V.1. LE TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES

Le terminal à services différenciés a été mis en service en 2011 et en application de l'article R224-2- 1° fait l'objet d'une redevance passager à tarif différencié depuis sa mise en service.

Le terminal 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

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.

V.2. CONDITIONS RELATIVES AUX CAPACITES DE CE TERMINAL

- Le niveau de qualité de service offert sur cette infrastructure correspond à une classification comprise entre « C » et – « E » du référentiel IATA
- Stationnement de 11-aéronefs de catégorie C ÷
- 13-portes d'embarquement ; dont 7 salles « vols soumis aux contrôles aux frontières »
- Kiosk permettant l'enrôlement au système EES installés

V.3. CONDITIONS RELATIVES AUX AERONEFS POUVANT ETRE TRAITES SUR CE TERMINAL

- Capacité comprise entre 48 et 240 sièges de chaque aéronef
- Limitation des aéronefs A321 : 11 aéronefs en simultané

V.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.

V.5. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES AU TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES – AFFECTATION

Les capacités disponibles de ce terminal 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.

L'affectation des capacités disponibles de ce terminal 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 et qui s'engage sur le plus fort taux de croissance pour l'année N+1.
- 2- En cas d'incompatibilité (*) des programmes de vols après application du critère n°1 les programmes de vols suivants sont priorisés selon les sous critères suivants :
 - Plus important Programme des vols « Non soumis aux contrôles transfrontières » – « soumis aux contrôles transfrontières » selon disponibilité des salles d'embarquement correspondantes ;
 - Temps de rotation aéronef par siège offert le plus court ;
 - Meilleur taux de ponctualité à 15 minutes sur la saison aéronautique équivalente de l'année aéronautique précédente

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

- 3- Dans le cas où un transporteur aérien ne pourrait être affecté sur le terminal à services différenciés pour les raisons susmentionnées, Aéroport de Lyon proposera au transporteur concerné les créneaux de disponibilité de cette aérogare afin que celui-ci puisse adapter son programme de vols en fonction.

V.6. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES - ENREGISTREMENTS

L'allocation des ressources « enregistrement » est faite dans les mêmes conditions que pour le terminal 1.

V.7. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL A SERVICES DIFFERENCIES– SALLES D'ARRIVEE

L'allocation des ressources « salles d'arrivées » est faite dans les mêmes conditions que pour le terminal 1.

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)
- La liste des postes de stationnement équipés de 400Hz et de PCA :

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 aéroportuares
- 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 matériels et équipements (et notamment l'information sur les barres de repoussage et de tractage) disponibles sur la plate-forme, en précisant sur quels types d'appareils ils 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 23 février 2026