

Délibération n°2021-37

Relative à la tarification des redevances aéroportuaires et de promotion au développement de lignes de l'exploitant de l'aéroport de Lille-Lesquin

Le Comité syndical du SMALIM, dûment convoqué le 17 septembre 2021, réuni le 28 septembre 2021 sous la présidence de Monsieur Christophe COULON, son Président, en formation ne comprenant que les délégués des adhérents ayant choisi la compétence territoriale « aéroport de Lille-Lesquin »,

Sont présent(e)s :

Monsieur Christophe COULON avec le pouvoir de Monsieur Régis CAUCHE, Monsieur Yvan HUTCHINSON, Monsieur Jean-Michel MICHALAK, Monsieur Carlos DESCAMPS, Monsieur Philippe EYMERY, Madame Samira HERIZI, Monsieur Damien CASTELAIN, Monsieur Matthieu CORBILLON, Monsieur Michel BORREWATER, Monsieur Jean-Marc AMBROZIEWICZ.

Sont absent(e)s / excusé(e)s :

Monsieur Bernard GERARD, Monsieur Luc FOUTRY, Madame Sarah KERRICH-BERNARD, Monsieur Régis CAUCHE, Madame Béatrice MULLIER.

Ne participe pas au vote : Monsieur Frédéric LEFEBVRE.

Secrétaire de séance : Monsieur Matthieu CORBILLON.

Le quorum constaté,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu l'article L. 6325-1 du code des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R.224-1 et suivants,

Vu les statuts du SMALIM,

Vu le contrat de concession de service public pour la gestion, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation et le développement de l'aéroport de Lille-Lesquin 2020-2039, et notamment ses articles 10.1.1.2 et 10.1.1.3,

Vu la proposition de l'exploitant portant sur l'évolution tarifaire des redevances aéronautiques principales et des redevances des autres services publics aéronautiques,

Vu la proposition de l'exploitant portant sur les mesures incitatives à la création de lignes nouvelles et à l'accroissement de l'offre sur les lignes existantes,

Vu les avis de la Commission consultative économique de l'Aéroport de Lille-Lesquin réunie le 2 septembre 2021,

Considérant que les propositions formulées par l'exploitant sont conformes aux engagements contractuels,

Considérant les interventions des délégués concernés lors du Comité syndical,

DECIDE

- D'homologuer la grille tarifaire des redevances principales et des autres services publics aéroportuaires effectués par l'exploitant pour les compagnies et les différentes modulations y afférant, figurant en annexe 1,
- D'homologuer les mesures incitatives à la création de lignes nouvelles et à l'accroissement de l'offre sur les lignes régulières existantes telles que décrites en annexe 2,

L'ensemble de ces dispositions ont vocation à être appliquées dès l'accomplissement des formalités de publicité et d'opposabilité sous la responsabilité de l'exploitant.

Votes pour : 9

Ne participent pas au vote : 1

Abstentions : 2

Votes contre : 0



Signé électroniquement par : CHRISTOPHE COULON
Date de signature : 30/09/2021
Qualité : PRESIDENT

Christophe COULON
PRESIDENT DU SMALIM

I. EVOLUTIONS TARIFAIRES DES REDEVANCES AERONAUTIQUES PRINCIPALES

(1) REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

Cette redevance est applicable par mouvement à l'arrivée, selon la tarification suivante :

REDEVANCE D'ATTERRISSAGE				
	UE		International	
	Tarif 2021	Tarif 2022	Tarif 2021	Tarif 2022
1T	2,78 €	2,85 €	3,77 €	3,86 €
2T	3,97 €	4,06 €	5,37 €	5,50 €
3T	5,94 €	6,08 €	8,05 €	8,24 €
4T	5,94 €	6,08 €	8,88 €	9,09 €
5T	5,94 €	6,08 €	11,58 €	11,86 €
6T	5,94 €	6,08 €	13,26 €	13,58 €
7T	7,09 €	7,26 €	15,58 €	15,95 €
TONNE SUPP.	1,15 €	1,18 €	2,30 €	2,35 €
13T	13,98 €	14,31 €	29,51 €	30,21 €
TONNE SUPP.	2,31 €	2,37 €	2,30 €	2,35 €
25T	41,65 €	42,64 €	57,40 €	58,77 €
TONNE SUPP.	4,38 €	4,48 €	4,64 €	4,75 €
75T	260,51 €	266,72 €	289,84 €	296,75 €
TONNE SUPP.	5,62 €	5,75 €	6,56 €	6,72 €

Un abattement de 50 % est appliqué pour les hélicoptères. Pour les vols *training (touch-and-go)*, le 1^{er} atterrissage est facturé en intégralité ; un abattement de 75 % est appliqué dès le 2nd atterrissage.

MODULATIONS :

- a. Une majoration de redevance d'atterrissage pour le créneau nocturne (22 h à 6 h) de 60% est appliqué pour l'ensemble des appareils.

NOTA : le nombre de rotations concerné par le créneau nocturne des vols en 2019 était de 8,76%.

REDEVANCE D'ATTERRISSAGE - Créneau nocturne (22 h à 6 h)		
	Tarif 2022	Tarif 2022
	UE	International
1T	4,56 €	6,18 €
2T	6,50 €	8,80 €
3T	9,73 €	13,18 €
4T	9,73 €	14,54 €
5T	9,73 €	18,98 €
6T	9,73 €	21,73 €
7T	11,62 €	25,52 €
TONNE SUPP.	1,89 €	3,76 €
13T	22,90 €	48,34 €
TONNE SUPP.	3,79 €	3,76 €
25T	68,22 €	94,03 €
TONNE SUPP.	7,17 €	7,60€
75T	426,75 €	474,80 €
TONNE SUPP.	9,20 €	10,75 €

- b. Une majoration de redevance d'atterrissage est appliquée selon le groupe acoustique de l'appareil (quelque soit le créneau horaire) :

Groupe acoustique	% de majoration
5a et 5b	/
4	+20%
3	+40%
2	+70%
1	+100%

NOTA : Il est précisé que, au regard du trafic 2019, ces mesures concernent :

- Groupe 5a et 5b : 98,23 % des rotations
- Groupe 4 : 1.62 % des rotations
- Groupe 3 : 0.01 % des rotations
- Groupe 2 : 0 % des rotations
- Groupe 1 : 0.014 % des rotations

Les exemptions à la redevance d'atterrissage sont les cas prévus à l'article 9 de l'arrêté du 24 janvier 1956.

(2) REDEVANCE PASSAGERS

Cette redevance est applicable par passager au départ, selon tarification suivante :

	Tarif 2021	Tarifs 2022
Passagers nationaux et Schengen	4,57 €	4,68 €
Passagers UE hors Schengen	7,91 €	8,10 €
Passagers DOM TOM	5,91 €	6,05 €
Passagers internationaux	9,71 €	9,94 €
Passagers "Aviation Générale"	2,42 €	2,48 €

NB : La redevance passagers n'intègre pas la redevance PHMR.

(3) REDEVANCE BALISAGE

	Tarif 2021	Tarif 2022
UE / International	39,62 €	40,56 €

Les exemptions à la redevance balisage sont les cas prévus à l'article 15 de l'arrêté du 24 janvier 1956. La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage est due par tous les aéronefs qui effectuent un envol ou un atterrissage, soit en horaire de nuit, soit de jour par mauvaise visibilité lorsque, soit à la demande du commandant de bord ou soit pour raison de sécurité, sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage (art. 10 de l'Arrêté du 24 janvier 1956). Tout mouvement entraîne le règlement d'une taxe de balisage. Un simple survol ou un *touch-and-go* entraîne par conséquent la facturation d'une redevance au titre du balisage « arrivée » et d'une redevance au titre du balisage « départ ».

(4) REDEVANCE DE STATIONNEMENT

Cette redevance est applicable par tonne et par heure de stationnement de l'aéronef, selon tarification suivante :

REDEVANCE DE STATIONNEMENT		
	Tarif 2021	Tarif 2022
Parking principal	0,25 €	0,26 €
Parking aviation générale	0,12 €	0,12 €

Gratuité de la première heure

Il est accordé la gratuité du stationnement compris entre 22h00 et 6h00 (heures locales) pour les appareils **stationnant au moins sept heures consécutives** dans cette tranche horaire.

Cette mesure n'est applicable qu'à la seule activité de transport de passagers. Pour en bénéficier, la compagnie devra opérer au moins 5 fréquences hebdomadaires pendant au moins une saison aéronautique (« IATA »).

Dans tous les cas, une demande comportant notamment le détail des fréquences programmées devra au préalable avoir été formalisée par le transporteur auprès des services de la concession. En cas de non-respect des conditions ci-dessus, le transporteur perdra le bénéfice de la mesure et se verra facturer les sommes ayant bénéficié de l'exonération.

II. REDEVANCES DES AUTRES SERVICES PUBLICS AERONAUTIQUES

(1) PASSERELLES

	Tarif 2021	Tarif 2022
< 1h	50,44 €	51,64 €
de 1h à 2h	98,82 €	101,18 €
> 2h	149,27 €	152,83 €
<i>Night stop</i>	74,12 €	75,89 €

(2) CAR PISTE

La tarification est applicable par prestation. Le coût de cette prestation est calculé sur la base d'une quote-part des frais de personnel affecté à l'activité, de l'entretien des matériels, des dotations aux amortissements, des fournitures, du carburant et des frais de gestion.

CAR PISTE		
	Tarif 2021	Tarif 2022
/prestation	40 €	40,95 €

(3) PRISE EN CHARGE DES PHMR

Le coût de cette prestation est calculé sur la base des charges de personnels d'exploitation affectées à l'assistance PHMR, ainsi que l'entretien des matériels, les frais de gestion et les amortissements. Le service dispose de deux véhicules élévateurs HELP, d'une navette, de chaises roulantes classiques et de chaises type avion. Deux plateformes extérieures équipent chaque pré-passerelle de manière à accueillir directement à ce niveau les véhicules élévateurs (réduction des ruptures de charge pour les clients).

PHMR		
	Tarif 2021	Tarif 2022
/pax départ	0,65 €	0,67 €

III. AUTRES PRESTATIONS

(1) SERVICE MISE A BORD CARBURANT

En application d'une Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public conclue avec la société AVITAIR en 2015 pour l'aéroport de Lille, AVITAIR est en charge de l'avitaillement des aéronefs à l'aéroport. A ce titre, Avitair met en place une grille tarifaire non discriminatoire soumise annuellement à l'exploitant de l'aéroport. Pour l'année 2020, la grille tarifaire des tarifs de mise à bord est reprise ci-dessous. Les tarifs 2021 seront soumis à l'exploitant au 4^{ème} trimestre 2021.

Tarifs de service Avitair LIL hors toutes taxes

Storage & Handeling	Tarifs 2021	
	Termes fixes	€
	Forfait mensuel	2 300
	Suivi Administratif annuel	4 500
	Termes variables	€/m3
	Frais de passage dans dépôt	35,22
	Redevance Domaniale	3,14
	Nouvelle aire dépotage	1,08
		39,44
Service Mise bord	Termes fixes	€/opération
	Frais par opération couplage	39
	Frais par opération pistolet	75
	Frais par opération av. S&V	59
	Frais par opération defuelling	450
	Frais par opération de nuit	300
	Termes variables	€/m3
	Frais de mise bord	11,80
Frais de reprise	21,00	

ANNEXE 2 : MESURES INCITATIVES A LA CREATION DE LIGNES NOUVELLES ET A L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE SUR LES LIGNES REGULIERES EXISTANTES

La présente annexe est strictement confidentielle dans l'intérêt du développement de l'Aéroport et dans le respect du secret des affaires (art. L6325-7-II Code des Transports).

CONFIDENTIEL

Il convient d'indiquer qu'il y a trois zones de chalandise :

- Paris et l'Île de France avec un système aéroportuaire composé de Roissy, de Beauvais et d'Orly ;
- Bruxelles avec un système aéroportuaire composé de Zaventem et de Charleroi ;
- Lille et son Eurorégion avec l'Aéroport de Lille.

La mise en place d'une politique tarifaire incitative et d'aides aux frais de lancement par le gestionnaire de l'aéroport, afin de stimuler le développement des activités de l'Aéroport de Lille est légitime puisque les zones de chalandise sont différentes.

Dans la mesure où l'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur agissant en économie de marché, cette politique a notamment pour objectifs :

- D'une part, de satisfaire davantage les besoins de mobilité des entreprises et des habitants de la zone de chalandise de l'aéroport de Lille ;
- D'autre part, de renforcer l'attractivité du territoire pour des échanges économiques et à faire venir à Lille et dans la Région davantage de visiteurs français et étrangers.

Les dispositions suivantes concernent la création de lignes nouvelles et l'accroissement des capacités sur des lignes régulières existantes. Elles sont transparentes et applicables à toute compagnie aérienne.

Ces dispositions ne peuvent pas s'appliquer à des liaisons sous le régime d'obligation de service public (OSP).

Il convient de rappeler que ces mesures ne sont pas destinées à encourager un simple déplacement de trafic d'une ligne vers une autre. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité des services existants au départ d'un aéroport situé dans la même ville, une même conurbation ou un même système aéroportuaire servant la même destination comparable selon les mêmes critères.

Afin d'informer les clients compagnies aériennes, de cerner l'efficacité de ces mesures et de les adapter si besoin en est, un bilan annuel sera présenté à la Commission Consultative Economique, qui est l'instance de concertation entre l'exploitant et les compagnies aériennes.

I. MESURES INCITATIVES A LA CREATION DE LIGNES NOUVELLES

A/ Critères d'éligibilité

Est considérée comme éligible à ces remises sur les redevances, toute ligne régulière ou charter directe reliant l'aéroport de Lille à une destination internationale nouvelle.

Une destination nouvelle est une liaison aérienne desservant un aéroport de destination hors FRANCE, un système aéroportuaire assorti d'une zone de chalandise qui n'est pas desservie en direct au départ de l'aéroport de Lille ou une liaison aérienne qui n'a plu été exploitée depuis au moins 12 mois à compter de la date de démarrage de l'exploitation d'un programme de vols, objet de la présente politique incitative.

Dans le cas d'un arrêt d'exploitation d'une ligne par une compagnie aérienne en raison de dépôt de bilan et si une nouvelle compagnie exploitante reprend l'exploitation de ladite ligne, cette dernière pourra bénéficier des mesures incitatives même si le délai de carence de 12 mois n'est pas atteint et à la condition que la nouvelle compagnie ne soit pas contrôlée directement ou indirectement par le même actionariat que la compagnie précédente et défailtante.

Pour bénéficier de la politique incitative, la ligne régulière ou la chaîne des vols charters doit être exploitée durant trois mois au minimum, de façon consécutive durant une saison IATA et ce avec deux rotations minimum par semaine.

Le transporteur perd le bénéfice des mesures incitatives s'il ne respecte pas cette règle assortie d'une tolérance de non-réalisation de 5 % des fréquences pour annulations de vols dues à des problèmes d'exploitation au sein de la compagnie aérienne, sauf les cas de force majeure. Ces 5 % de tolérance

ne comprennent pas les causes externes, comme notamment les problèmes de météorologie, les problèmes liés à la circulation aérienne et d'une manière générale tous les cas de force majeure.

Ces dispositions sont ouvertes à tout transporteur aérien ou à tout tour-opérateur pour les lignes charters.

Si pendant la période d'application de cette politique incitative à un bénéficiaire sur une destination donnée, un second transporteur vient se positionner sur la même destination, le second transporteur bénéficie à partir du premier vol de son programme de la même politique incitative mais au taux en vigueur pour le premier transporteur et pour une période qui est celle qui reste à courir pour le premier transporteur.

B/ Contenu des mesures incitatives

B1/ Redevances aéronautiques

Les abattements qui suivent concernent les redevances suivantes :

- La redevance d'atterrissage
- La redevance de balisage
- La redevance de stationnement
- La redevance passager au taux en vigueur.

Abattements appliqués :

- Réduction de 70 % sur la première année d'exploitation ;
- Réduction de 50 % durant la deuxième année d'exploitation ;
- Réduction de 20 % durant la troisième année d'exploitation.

B2/ Soutien marketing

En complément de la modulation des redevances aéronautiques, un soutien marketing est accordé à la compagnie aérienne dans le cas de lignes régulières ou aux tour-opérateurs dans le cas de liaison charters par l'Aéroport de Lille pour les frais de lancement, de promotion et de publicité. L'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur en économie de marché.

La compagnie ou le tour-opérateur est tenu de présenter un plan chiffré et un planning des actions envisagées.

Le règlement de la part prise en charge par l'Aéroport de Lille se fait sur présentation des factures justificatives.

Les montants du soutien varient et sont limités aux plafonds suivants :

- A quatre euros par passager en partance la 1^{ère} année ;
- A trois euros par passager partance la 2^{ème} année ;
- A un euro par passager partance la 3^{ème} année.

B3/ Formalisation contractuelle

Ces dispositions font le cas échéant l'objet d'un contrat afin de démontrer l'éligibilité du projet.

II. MESURES D'INCITATION A L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE SUR DES LIGNES REGULIERES EXISTANTES

Dans le cadre de la mise en place d'une politique incitative et au-delà de la création de lignes nouvelles, l'Aéroport de Lille souhaite également stimuler l'accroissement des capacités sur les lignes existantes. Il convient également d'intégrer dans ces mesures le fait qu'il s'agisse d'aider un réel accroissement de l'offre et qu'il n'y ait pas, notamment au même moment, une réduction de capacité sur d'autre(s) ligne(s) opérée(s) par la même compagnie aérienne.

A/ Critères d'éligibilité

Sont éligibles à ces dispositions les lignes régulières exploitées au minimum 3 mois consécutifs sur une saison IATA avec au moins une rotation par semaine.

L'accroissement des capacités s'évalue sur la variation du nombre de sièges offerts (arrivées/départs) entre la saison IATA de l'année N et la même saison IATA de l'année N-1 et ce sur une destination donnée. Le seuil déclenchant la mesure incitative est un accroissement minimal de 20 % du nombre de sièges offerts quelles que soient la ligne régulière et la destination.

Cet accroissement de la capacité peut être opéré par une augmentation des fréquences et/ou une augmentation de la capacité du type d'avion que la compagnie exploite sur la liaison considérée.

Au vu de la crise COVID 19, l'accroissement sera, pour 2021, constaté sur la base du trafic de l'année 2019.

Pour autant, une compagnie aérienne ne pourra pas bénéficier des mesures incitatives si au même moment elle réduit les capacités globales ou si concomitamment elle arrête une autre ligne de son réseau qu'elle exploite déjà sur l'aéroport de Lille. Cette évaluation se fait par un calcul du tonnage atterri et ce par saison IATA. Le total du tonnage atterri du réseau exploité par une compagnie aérienne sur la période IATA considérée ne peut pas être inférieur au total du tonnage atterri de la même saison IATA de l'année précédente.

S'agissant d'une mesure transparente et non discriminatoire, ces dispositions sont applicables à toute compagnie aérienne.

L'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur en économie de marché.

B/ Contenu des mesures incitatives

Un accompagnement marketing destiné à promouvoir cette novation est accordée par Aéroport de Lille sous forme de prise en charge des frais de promotion et de publicité.

L'accompagnement marketing pour augmentation de l'offre s'élève à :

- 3 euros par siège départ offert supplémentaire pour les liaisons internationales et DOM/TOM ;
- 2 euros par siège départ supplémentaire pour les liaisons européennes et les liaisons domestiques.

Tout accompagnement dans les conditions précitées dans les critères d'éligibilité fait l'objet d'un accompagnement marketing sous la forme de prise en charge des frais promotionnels et de publicité par l'aéroport de Lille avec néanmoins une limite de 45 000 euros par ligne.

Les frais sont remboursés à la compagnie aérienne par l'aéroport sur présentation des factures.