



GRENOBLE ALPES ISÈRE AÉROPORT



REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

à partir du
24 janvier 2022

Powered by



SOMMAIRE

1 . CONTACTS	3
1.1 Demande de vols	3
1.2 Contacts opérationnels	3
1.3 Administration	3
2 . MODALITÉS GÉNÉRALES ET CONDITIONS DE RÈGLEMENT	5
2.1 Mise en application des tarifs et du règlement	5
2.2 Tarifs	5
2.3 Mode de paiement	5
2.4 Délais de paiement	6
3 . DÉFINITIONS	7
3.1 Passager départ	7
3.2 États membres de l'espace Schengen	7
3.3 Masse Maximale au Décollage (MMD)	7
4 . REDEVANCE D'ATTERRISSAGE	8
4.1 Aéronefs passibles de la redevance	8
4.2 Base et mode de calcul	8
4.3 Coefficients de modulation acoustique	8
4.4 Tarifs	8
4.5 Forfaits pour avions basés* privés	9
4.6 Forfaits pour avions basés* aéroclub	9
4.7 Modulations visant à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement	9
4.8 Aéronefs exemptés	9
5 . REDEVANCE BALISAGE	10
5.1 Taux de base	10
5.2 Modulation période de pointe	10
5.3 Exceptions	10
6 . REDEVANCE DE STATIONNEMENT	11
6.1 Aéronefs passibles de la redevance	11
6.2 Base et mode de calcul	11
6.3 Poste de stationnement	11
6.4 Tarifs	11
6.5 Conditions particulières - Exceptions	11
7 . REDEVANCE PASSAGER	12
7.1 Définition	12
7.2 Taux de base	12
7.3 Redevance Passager à Mobilité Réduite (PMR)	12
7.4 Exceptions	13
8 . REDEVANCE LIVRAISON CARBURANT	13
8.1 Tarifs	13
9 . MESURES INCITATIVES	14
9.1 Création de nouvelles lignes	14
9.2 Développement de trafic sur ligne existante	15
9.3 Développement de trafic hors période de pointe	15
10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	16
ANNEXE 1 Modulation carbone	17
I. Données utilisées pour le calcul des émissions	17
II. Modalités de calcul des bonus ou malus	17

1. CONTACTS

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE GRENOBLE ISÈRE - SEAGI -

Aéroport Grenoble Alpes Isère 38 590 SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS

+33 (0)4 76 65 48 48

+33 (0)4 76 65 57 00

www.grenoble-airport.com

1.1 DEMANDES DE VOLS

➤ Aviation commerciale

Les demandes doivent être adressées par e-mail à l'adresse suivante :

>> [**schedule@grenoble-airport.com**](mailto:schedule@grenoble-airport.com)

➤ Aviation d'affaires

Les demandes d'assistance doivent être adressées via le système MyHandling à l'adresse suivante :

>> [**cy.myhandlingsoftware.com**](http://cy.myhandlingsoftware.com)

1.2 CONTACTS OPÉRATIONNELS

➤ SERVICE OPÉRATIONS

SITA : GNBOPXH

+33 (0)4 76 65 55 35
+33 (0)4 76 65 55 05
ops@grenoble-airport.com

➤ CHEFFE D'ESCALE

Julie Macke

+33 (0)4 76 65 55 20
jmacke@grenoble-airport.com

➤ TERMINAL AFFAIRES

+33 (0)4 76 93 49 43
businessaviation@grenoble-airport.com

1.3 ADMINISTRATION

➤ DIRECTRICE

Basma Jarbouai | +33 (0)4 76 65 55 10

➤ RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT AÉRIEN

Cédric Ammouche | +33 (0)7 64 45 78 00
cedric.ammouche@vinci-airports.com

➤ RESPONSABLE ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Alexia Penaloza | +33 (0)4 76 65 55 26
alexia.penaloza@vinci-airports.com

➤ FACTURATION CLIENTS, STATISTIQUES & TARIFICATION

| accounts@grenoble-airport.com

➤ RESPONSABLE COMMUNICATION

Delphine Pouliquen | +33 (0)7 62 90 83 98
dpouliquen@grenoble-airport.com

2. MODALITÉS GÉNÉRALES ET CONDITIONS DE RÈGLEMENT

2.1 MISE EN APPLICATION DES TARIFS ET DU RÈGLEMENT

Vu la délibération de la Commission Consultative Economique en date du 6 Octobre 2021, et l'approbation par l'Etat Français conformément aux dispositions de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile, la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Grenoble-Isère (SEAGI) publie le règlement des redevances aéronautiques applicable à compter du 24 janvier 2022 à tous les aéronefs atterrissant sur l'aérodrome de Grenoble-Isère (ci-après l'Aéroport Grenoble Alpes Isère).

Ce document remplace les versions publiées précédemment. La SEAGI est chargée de son application.

2.2 TARIFS

La facturation est établie en Euros sur la base des tarifs figurant dans la présente réglementation.

Sauf indication contraire, les tarifs sont exprimés Hors Taxe.

Dans l'éventualité d'une interprétation controversée d'un des articles en langue anglaise, la version originale française sera à considérer comme étant le seul texte officiel.

Dans l'éventualité où une quelconque des dispositions du présent guide tarifaire serait déclarée nulle ou sans effet de quelque façon et pour quelque motif que ce soit, les dispositions du présent guide tarifaire, en dehors de la disposition déclarée nulle ou sans effet, ne seront pas remises en cause et continueront à s'appliquer. Aucune réclamation ne pourra être engagée à l'encontre de SEAGI du fait de l'annulation, comme indiqué ci-dessus, d'une disposition du présent guide tarifaire.

2.3 MODE DE PAIEMENT

Les règlements peuvent s'effectuer par :

➤ Chèque bancaire libellé au nom de SEAGI

➤ Virement bancaire libellé au nom de :

SEAGI

LA DEFENSE ENTREPRISE (01328)

RIB 30004 00617 00010289156 80

IBAN FR76 3000 4006 1700 0102 8915 680

SWIFT CODE BNPAFRPPPTX

➤ Carte bancaire (à l'aéroport uniquement)

➤ Versement en espèces

2.4 DÉLAIS DE PAIEMENT

Les redevances d'atterrissage, passagers, balisage et de stationnement doivent être payées par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire à la SEAGI avant que l'aéronef ne quitte l'Aéroport Grenoble Alpes Isère à moins qu'un accord préalable ait été signé avec la SEAGI.

En cas d'accord préalable signé avec la SEAGI, la facturation sera effectuée de façon hebdomadaire, le règlement interviendra à 15 jours date de facture. Des garanties de paiement pourront être demandées.

En cas de retard de paiement, les garanties constituées peuvent être retenues et les cautions fournies peuvent être appelées sur simple mise en demeure de la SEAGI.

Les sommes échues portent des intérêts de retard calculés au taux de trois fois le taux d'intérêt légal français à compter du jour de leur exigibilité en cas de rejet de la réclamation ainsi qu'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40 € conformément à la législation française.

Les frais bancaires de transfert de fonds en provenance de l'étranger sont à la charge du payeur.

Les réclamations ne sont pas suspensives de paiement.

En cas de non-paiement dans les délais et après envoi d'une mise en demeure, le dossier est transmis au service contentieux.

Indépendamment des frais de recouvrement et de pénalités de retard prévus ci-dessus, la mise au contentieux d'une facture impayée peut entraîner l'application de mesures particulières, et notamment la saisie conservatoire de l'aéronef dans les conditions prévues à l'article L6123-2 du code des transports.

3. DÉFINITIONS

3.1 PASSAGER DÉPART

Tout passager de plus de deux ans embarquant sur un vol au départ de l'Aéroport Grenoble Alpes Isère.

3.2 ÉTATS MEMBRES DE L'ESPACE SCHENGEN

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

Ainsi :

- Entre sous la rubrique « Trafic Schengen » tout passager empruntant un vol dont la destination finale est un aéroport situé dans l'un des pays de l'espace Schengen.
- Entre sous la rubrique « Trafic International » tout passager empruntant un vol dont la destination finale est un aéroport situé hors de l'espace Schengen.
- Entre sous la rubrique « Trafic national » tout passager empruntant un vol dont la destination finale est un aéroport situé en France (DOM-TOM inclus).

3.3 MASSE MAXIMALE AU DECOLLAGE (MMD)

Masse maximale au décollage de l'aéronef doit être exprimée en tonnes et arrondie à l'unité supérieure. Le propriétaire de l'aéronef doit fournir à l'exploitant d'aérodrome les documents justifiant la MMD.

4 . REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

4.1 AÉRONEFS PASSIBLES DE LA REDEVANCE

La redevance d'atterrissage est due à la SEAGI par tous les aéronefs qui atterrissent sur l'Aéroport Grenoble Alpes Isère, à l'exception de ceux notamment visés à l'article 4.6 ci-après.

4.2 BASE ET MODE DE CALCUL

La redevance est calculée d'après la masse de l'appareil. La masse prise en considération pour le calcul de la redevance est la MMD portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondie à la tonne supérieure, sur son manuel de vol ou dans tout autre document officiel équivalent (ex : base de données Veritas).

4.3 COEFFICIENTS DE MODULATION ACOUSTIQUE

Aucun coefficient (entraînant une surcharge) n'est appliqué en fonction de la catégorie sonore de l'appareil.

4.4 TARIFS AVIATION COMMERCIALE

0 - 13 tonnes	Fixe + par tonne > 6	10.20€ 1.87€/t
13 - 25 tonnes	Fixe + par tonne > 13	23.45€ 1.12€/t
25 - 75 tonnes	Fixe + par tonne > 25	36.76€ 3.87€/t
> 75 tonnes	Fixe + par tonne > 75	230.79€ 4.66€/t

Modulation période de pointe en vue d'améliorer l'utilisation de l'infrastructure :

La redevance d'atterrissage est majorée pour tous les aéronefs dans les conditions suivantes :

- 5% de majoration pour les vols opérés le samedi après 16h locales pendant la période du 11 Décembre 2021 au 3 Avril 2022.
- 10% de majoration pour les vols opérés le samedi matin jusqu'à 16 heures locales et le dimanche jusqu'à 12 heures locales pendant la période du 11 Décembre 2021 au 3 Avril 2022.

Notes : Pour les vols d'hélicoptère, un abattement de 50% est appliqué sur cette redevance (Article 5 – arrêté du 24/01/1956). Une réduction de 75% est appliquée pour les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui ne font, à l'occasion de ces vols, aucun transport ou travail rémunéré et sont assujettis à la redevance chaque fois qu'ils utilisent la procédure d'atterrissage (Article 6 – arrêté du 24/01/1956).

En ce qui concerne la redevance d'atterrissage pour les aéroclubs régionaux déclarés, ceux qui le souhaitent pourront bénéficier, sous réserve de la signature d'une convention avec l'exploitant de l'aéroport, de forfaits annuels ou semestriels conformément aux dispositions de l'article 9 bis de l'arrêté du 24/01/1956.

4.5 FORFAITS POUR AVIONS BASES* PRIVES * basé : occupant titulaire d'une AOT

Tranche de poids (MTOW)	Tarif € HT / an
P ≤ 2	704,35€
2 < P ≤ 4	1 021,41€
4 < P ≤ 6	1518,00€
6 < P ≤ 8	1 789,13€

4.6 FORFAITS POUR AVIONS BASES* basé : occupant titulaire d'une AOT

Tranche de poids (MTOW)	Tarif € HT / an
P ≤ 2	809,90€
2 < P ≤ 4	1 528,98€

Les appareils des centres ENAC font l'objet d'une facturation forfaitaire annuelle au titre des atterrissages et du balisage.

Les appareils militaires bénéficient du protocole AIR / SGAC du 04/02/1961 stipulant que les redevances en vigueur sont minorées d'un coefficient d'abattement. Une facturation particulière reste applicable aux appareils DC8 et A310 du COTAM pour la formation et l'entraînement des équipages COTAM.

Les appareils de la Sécurité Civile bénéficient d'une convention stipulant que les redevances en vigueur sont minorées d'un coefficient d'abattement de 75%.

4.7 MODALITÉS VISANT À RÉDUIRE OU À COMPENSER LES ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT (MODULATION CARBONE)

Dans le cadre de sa stratégie environnementale, la SEAGI souhaite inciter les compagnies aériennes et usagers aéronautiques utilisant l'Aéroport Grenoble Alpes Isère à opérer des avions moins émetteurs de CO₂.

Ce mécanisme est un pourcentage de bonus/malus calculé sur la redevance atterrissage qui se veut financièrement neutre à l'échelle de la SEAGI.

Cette modulation s'applique à l'ensemble des aéronefs et est appliquée lors de la facturation de la redevance atterrissage au transporteur (à l'exception des vols militaires et des vols médicaux).

La détermination et le calcul de la modulation CO₂ sont basés sur les principes suivants :

- Neutralité financière pour la SEAGI
- Calcul des émissions de CO₂ durant le cycle LTO (Landing and Take-Off, qui recouvre les phases d'approche, de roulage, de décollage et de montée en dessous de 3 000 pieds) en se basant sur l'immatriculation de l'aéronef
- Prise en compte du nombre de sièges offerts des aéronefs (afin que l'émission de cycle LTO/siège de chaque immatriculation soit rapportée au nombre de sièges)
- Deux catégories d'aéronefs :
 - Les aéronefs de certification 1 (nombre de sièges ≤ 19)
 - Les aéronefs de certification 2 (nombre de sièges > à 19)
- La comparaison du cycle LTO/siège d'un aéronef par rapport au cycle LTO/siège moyen de 2019 (du groupe d'aéronefs auquel l'aéronef se rapporte) permet de déterminer si l'aéronef fera l'objet d'un bonus ou d'un malus.

Ainsi : Si l'émission réelle (cycle LTO/siège) d'un aéronef est	Résultat
➤ Supérieure au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Malus
➤ Inférieure au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Bonus
➤ Égale au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Néant

Moyenne des émissions de Cycle LTO/Siège (Landing Take-off) par catégorie d'aéronefs à l'Aéroport Grenoble Alpes Isère en 2019.

Catégorie	Moyenne des émissions de Cycle LTO/siège en 2019
➤ Aéronefs de certification 1	21,90 Kg CO ₂
➤ Aéronefs de certification 2	7,67 Kg CO ₂

Les données utilisées pour le calcul des émissions ainsi que les modalités de calcul sont plus amplement détaillées en annexe 1 de ce guide

4.8 AÉRONEFS EXEMPTÉS

Sont exemptés les vols militaires et des vols médicaux ainsi que les aéronefs effectuant un retour forcé sur l'Aéroport de Grenoble Alpes Isère en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables (pour les autres cas se référer aux dispositions réglementaires, notamment l'article 9 de l'arrêté du 24/01/1956).

5 . REDEVANCE BALISAGE

5.1 TAUX DE BASE

Tout mouvement d'avion effectué avec l'utilisation des dispositifs de balisage des pistes fait l'objet d'une redevance.

Tarif par mouvement 32,23€

5.2 MODULATION PÉRIODE DE POINTE

La redevance balisage est majorée pour tous les aéronefs dans les conditions suivantes :

➤ 5% de majoration pour les vols opérés le samedi après 16 heures locales pendant la période du 11 Décembre 2021 au 3 Avril 2022.

➤ 10% de majoration pour les vols opérés le samedi matin jusqu'à 16 heures locales et le dimanche jusqu'à 12 heures locales pendant la période du 11 Décembre 2021 au 3 Avril 2022.

Notes : Une réduction de 50% est appliquée pour les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui ne font, à l'occasion de ces vols, aucun transport ou travail rémunéré.

5.3 EXCEPTIONS

Pour les aéroclubs (immatriculation à déclarer au préalable) et les écoles de pilotage, la redevance balisage est fixée à :

Tarif par mouvement pour les vols de nuit 4,08€

Tarif par mouvement pour les vols de jour 8,42€

Les aéronefs visés à l'Article 15 de l'arrêté du 24 janvier 1956 sont exemptés de la redevance balisage.

Des abonnements annuels pour utilisations fréquentes et régulières sont négociables.

6 . REDEVANCE DE STATIONNEMENT

6.1 AÉRONEFS PASSIBLES DE LA REDEVANCE

Une redevance de stationnement est due à la SEAGI pour tous les aéronefs qui stationnent sur l'emprise de l'Aéroport Grenoble Alpes Isère dans les conditions qui suivent. La durée de stationnement est décomptée pour tout aéronef entre l'heure d'atterrissage et de décollage, indication exploitable basée sur le strip ayant valeur de document officiel.

6.2 BASE ET MODE DE CALCUL

La redevance est calculée d'après la masse de l'appareil. La masse prise en considération pour le calcul de la redevance est la MMD, arrondie à la tonne supérieure, portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, sur son manuel de vol ou dans tout autre document officiel équivalent (ex : base de données Veritas) et sur la durée de stationnement. Toute heure commencée est due.

6.3 POSTE DE STATIONNEMENT

La SEAGI détermine l'emplacement où les aéronefs peuvent être stationnés.

6.4 TARIFS

Le tarif de la redevance est fixé comme suit :

Tarifs (par tonne/heure)

MMD ≤ 15 tonnes	0,22€
MMD > 15 tonnes	0,28€

Franchise de 60 minutes pour tous les vols.

Modulation période de pointe

La redevance de stationnement est majorée pour tous les aéronefs dans les conditions suivantes : 100% de majoration du 11 Décembre 2021 au 3 Avril 2022.

Avions basés

On entend par avion basé, tout appareil (immatriculation donnée) pour lequel l'Aéroport Grenoble Alpes Isère représente le lieu de stationnement principal et y effectuant au moins 300 night stops.

Pour les appareils basés utilisés sur des lignes commerciales passagers et effectuant au minimum 300 rotations par an depuis l'Aéroport Grenoble Alpes Isère, le stationnement de nuit est gratuit (entre 22.00h et 06.00h heure locale).

6.5 CONDITIONS PARTICULIÈRES - EXCEPTIONS

Les cas d'exemption sont prévus par la réglementation française, notamment les articles 8 et 10 de l'arrêté du 22 juillet 1959.

7. REDEVANCE PASSAGER

7.1 DÉFINITION

Une redevance passager est due à la SEAGI pour tous Passagers Départs de vols commerciaux et également pour tous Passagers Départs embarquant dans un aéronef privé de plus de 3,5 tonnes de MMD. Cette redevance est facturée par la SEAGI au transporteur.

7.2 TAUX DE BASE

Les taux de base de la redevance passagers sont fonction du nombre annuel de Passagers Départs (pax) générés par une compagnie aérienne ou un tour opérateur. Ces taux, par Passagers Départs, sont fixés comme suit (hors redevance PMR) :

PASSAGERS NATIONAUX & SCHENGEN		PASSAGERS INTERNATIONAUX	
Jusqu'à 10 000 pax départs	4,86€	Jusqu'à 10 000 pax départs	5,14€
Jusqu'à 20 000 pax départs	3,64€	Jusqu'à 20 000 pax départs	3,86€
Jusqu'à 35 000 pax départs	2,43€	Jusqu'à 35 000 pax départs	2,57€
Jusqu'à 50 000 pax départs	1,95€	Jusqu'à 50 000 pax départs	2,06€
Au-delà de 50 001 pax départs	1,21€	Au-delà de 50 001 pax départs	1,29€

Notes : Les taux sont applicables en fonction du nombre réel de Passagers Départs, calculés au fur et à mesure de la progression du cumul de passagers à partir de la date anniversaire du début des opérations.
Ce taux doit faire l'objet d'un contrat entre la SEAGI et la compagnie aérienne ou l'affrèteur du vol afin de s'entendre sur les vols pouvant être sommés et bénéficier d'un abattement.

Terminal Affaires

La redevance passager pour l'usage du terminal Affaires est de :

Passagers nationaux et Schengen	21,42€
Passagers internationaux	31,62€

7.3 REDEVANCE PASSAGER À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Une redevance PMR est due à la SEAGI pour tout passager départ de vols commerciaux et également pour tout passager départ embarquant dans un aéronef privé de plus de 6 tonnes de MMD.

Tarif (par passager départ)	0,65€
-----------------------------	-------

Elle est facturée par la SEAGI au transporteur et incluse dans la ligne redevance passagers sur la facture.

7.4 EXCEPTIONS

Sont exempts de la redevance passager :

- a) Les passagers en transit direct ou en escale technique ;
- b) Les enfants âgés de moins de deux ans ;
- c) Les personnels dont la présence à bord est directement liée au vol concerné ;
- d) Les passagers d'un aéronef effectuant un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables.

8 . REDEVANCE LIVRAISON CARBURANT

8.1 TARIFS

Une redevance de livraison carburant est due à la SEAGI pour toute livraison de carburant effectuée sur l'Aéroport Grenoble Alpes Isère. Cette redevance est facturée par le prestataire de livraison carburant agréé par la SEAGI.

Redevance sur carburant distribué aux aéronefs par hectolitre de kérosène (JET A1)	0,19€
Redevance sur carburant distribué aux aéronefs par hectolitre (AVGAS)	0,26€

9. MODULATIONS - MESURES INCITATIVES

Les mesures proposées ci-dessous visent à favoriser le développement de l'offre aérienne au départ de l'Aéroport Grenoble Alpes Isère. Tout opérateur susceptible de remplir les conditions d'éligibilité des mesures incitatives est invité à contacter le Responsable du Développement Aérien avant le lancement de son programme afin d'en vérifier la faisabilité, d'en définir les modalités de mise en œuvre et de suivi.

9.1 CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES

Ces mesures poursuivent l'objectif d'intérêt général consistant à favoriser la mobilité aérienne et à faciliter l'accès de la destination à un plus grand nombre de visiteurs tant en saison hivernale que sur le reste de l'année. Est considérée comme nouvelle ligne toute ligne aérienne reliant un aéroport non encore relié à l'Aéroport Grenoble Alpes Isère en 2019 et 2020 (en raison d'une saison hivernale blanche en 2020/2021) et dont la situation répond au moins à l'un des deux critères suivants :

- À plus de 50 km d'un aéroport déjà desservi
- Un temps d'accès à un aéroport déjà desservi supérieur à 40 minutes par voiture (cette durée d'acheminement est définie par un système de calcul de temps de transport de référence, accessible à tous, ex : Système Michelin)

Mesure 1

Pour toute création de nouvelle ligne charter ou régulière, la SEAGI versera à la compagnie ou au tour-opérateur commercialisateur 1 € par passager départ durant la première année ou saison d'opération. Ces mesures incitatives feront l'objet d'un contrat avec la SEAGI.

Mesure 2

Pour toute création de nouvelle ligne régulière (hors charter), la SEAGI ne facturera pas de majoration Atterrissage Stationnement et Balisage durant la première année ou saison d'opération.

Mesure 3

Pour toute création de nouvelle ligne régulière (hors charter) opérée le samedi après 16 heures locales ou le dimanche après 12 heures locales durant la saison IATA hiver, un abattement de 60% sera appliqué sur la redevance d'Atterrissage et Passagers pour tous les vols ayant ce même numéro. Un abattement de 30% sera appliqué sur la deuxième saison d'opération.

Modalités d'application :

En cas d'interruption d'une ligne, celle-ci sera considérée comme nouvelle pour toute autre compagnie régulière qui souhaiterait l'opérer.

Un délai de carence de 12 mois devra toutefois être respecté par la compagnie qui a interrompu la ligne bénéficiant d'incentives. Ce délai s'applique à ladite compagnie mais également à une de ses filiales, ou une compagnie appartenant au même groupe, ou à une compagnie liée par des accords commerciaux (partage de code sur ladite destination...)

Dans le cas où une ville (code ville IATA) serait desservie par plusieurs aéroports, les mesures incitatives s'appliqueront sur les vols et passagers incrémentaux, autrement dit additionnels, sur la ville.

Exemple : Une compagnie XXX opère une ligne à destination de Londres Gatwick, sachant qu'une ligne est déjà opérée à destination de Londres Heathrow. Les mesures incitatives s'appliqueront sur l'écart constaté entre le nombre de passagers et vols des deux lignes en année N et le nombre de passagers et vols réalisés sur la ligne initiale en année N-1.

Toute mesure incitative sera attribuée et versée après l'exploitation durant une saison IATA complète et sous réserve de la réalisation des conditions cumulatives suivantes :

- La compagnie ou le tour-opérateur réalise un minimum de 15 rotations durant la saison IATA considérée.
- L'exploitation de la compagnie ou du tour-opérateur se poursuive au moins sur deux années consécutives avec, à minima, un même niveau d'offre de siège sur l'ensemble du programme de la compagnie ou du tour-opérateur sur l'aéroport Grenoble Alpes Isère.
- Voir suite des conditions en page suivante

➤ En cas d'opérations charter, la nouvelle ligne ne résulte pas d'un changement de compagnie aérienne de la part du tour-opérateur.

En cas de non-respect des conditions ci-dessus durant les deux premières années d'exploitation, la compagnie perdra le bénéfice des mesures incitatives et se verra facturer les redevances ayant bénéficié de l'exonération y compris celles au titre de la première année. Le tarif en vigueur sera ensuite appliqué à toutes les redevances.

9.2 DÉVELOPPEMENT DE TRAFIC SUR LIGNE EXISTANTE

Ces mesures poursuivent l'objectif d'intérêt général consistant à maintenir une base de trafic en fidélisant les compagnies pour garantir année après année un niveau élevé d'utilisation des infrastructures.

Mesure 1

En cas d'augmentation du trafic d'une année sur l'autre (sur une route régulière ou charter donnée), la SEAGI versera à la compagnie ou au tour-opérateur commercialisateur concerné 1€ par passager départ incrémentiel par rapport à 2019 (en fonction de la capacité allouée) en raison de la saison hivernale 2019/2020 écourtée ainsi qu'une saison hivernale blanche en 2020/2021. Ces mesures incitatives feront l'objet d'un contrat avec la SEAGI.

Mesure 2

Les majorations « Période de pointe » Passagers Atterrissage et Balisage ne s'appliquent pas pour les compagnies aériennes dont le trafic dépasse 15 000 passagers départs par an sur les vols réguliers (hors charters).

Modalités d'application :

Toute mesure incitative sera attribuée et versée après l'exploitation durant une saison IATA complète si les conditions précitées sont effectivement remplies.

9.3 DÉVELOPPEMENT DE TRAFIC HORS PÉRIODE DE POINTE

Ces mesures poursuivent l'objectif d'intérêt général consistant à favoriser l'utilisation des infrastructures en dehors des périodes de pointe.

Mesure 1

Pour les vols portant le même numéro et opérés au minimum 8 fois hors samedi et dimanche pendant la saison IATA hiver, un abattement de 70% est appliqué sur la redevance Passagers et Atterrissage pour tous les vols ayant ce même numéro de vol.

Mesure 2

Pour les vols annuels ou les vols opérant pendant la saison IATA été avec au minimum un vol par semaine pendant 15 semaines, un abattement de 90% est appliqué sur la redevance Passagers et Atterrissage. Cet abattement s'appliquera également sur l'ensemble des vols d'une compagnie qui opérera un minimum de deux vols hebdomadaires, pendant au moins 8 semaines l'été.

Modalités d'application :

La compagnie aérienne perd le bénéfice de ces mesures incitatives en cas de non-respect du programme de vols annoncé, sauf en cas de force majeure.

Si la programmation initiale n'est pas respectée et ne permet donc plus de répondre aux critères ouvrant droit à cet abattement, une facture de régularisation sera émise à l'issue du programme de vols. Le tarif en vigueur sera alors appliqué à toutes les redevances.

Les mesures incitatives ne sont versées qu'à condition que l'exploitation de la compagnie ou du Tour-Opérateur se poursuive au moins sur deux années consécutives avec, a minima, un même niveau d'offre de siège sur l'ensemble du programme de la compagnie ou du tour-opérateur sur l'aéroport Grenoble Alpes Isère. En cas de non-respect de cette condition durant les deux premières années d'exploitation, la compagnie perdra le bénéfice des mesures incitatives et se verra facturer les redevances ayant bénéficiées de l'exonération y compris celles au titre de la première année.

10 . DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Il n'est pas appliqué de réduction, rabais, ristourne autres que ceux précisés dans le barème des tarifs ou résultant de dispositions légales particulières.

Article 2

Le présent règlement pourra à tout moment être révisé par SEAGI pour tenir compte de tout changement de loi ou de règlement.

Les redevances visées à la fois dans le présent règlement et à l'article R. 224-1 du Code de l'Aviation Civile pourront être révisées par la SEAGI conformément aux dispositions de l'article R. 224-2 du Code de l'Aviation Civile.

Article 3

Tous documents envoyés à la SEAGI dans le cadre de l'exécution du présent règlement devront l'être à l'adresse suivante :

SEAGI

Aéroport Grenoble Alpes Isère

38 590 Saint Etienne de Saint-Geoirs - France

Article 4

Le présent règlement est soumis au droit français. Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent règlement sera soumis à la compétence exclusive des tribunaux français.

ANNEXE 1 - MODULATION CARBONE

I. DONNÉES UTILISÉES POUR LE CALCUL DES ÉMISSIONS

L'ensemble des informations nécessaires au calcul de la modulation carbone sont intégrées dans le logiciel de facturation des redevances.

Capacité réelle des aéronefs (en sièges)

- Les capacités sièges des appareils enregistrées dans le logiciel de facturation des redevances sont issues d'une base de données interne basée sur le trafic historique.
- En cas de contestation des capacités utilisées par la SEAGI, le transporteur devra fournir la preuve de la capacité de ses appareils

Cycle LTO/siège

- Les émissions cycle LTO sont définies par des organisations internationales telles que OACI, EASA et ACI (en fonction du type avion & du nombre de moteur)
- Pour chaque immatriculation l'émission cycle LTO est divisée par la capacité réelle.
- Dans le cas où l'immatriculation de l'aéronef ne serait pas présente dans les bases de données OACI et EASA, l'estimation du cycle LTO en kg CO₂ sera effectuée à partir de la base de données Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) de ACI :

Type Avion	Nombre de moteur	Type de moteur	Cycle LTO (Kg CO ₂)
Business Jet	2	B	94,84
Business Jet	3	B	344,50
Business Jet	4	B	2444,20
Hélicoptère	1	H	18,50
Hélicoptère	2	H	37,05
Hélicoptère	3	H	293,00
Avion à pistons	1	P	15,24
Avion à pistons	2	P	55,87
Avion turbo	1	T	45,59
Avion turbo	2	T	91,25
Avion turbo	3	T	136,79
Avion turbo	4	T	940,41

- En cas de contestation de calcul de l'émission par la SEAGI, le transporteur devra fournir la preuve de l'émission de ses appareils

II. MODALITÉS DE CALCUL DES BONUS OU MALUS

Méthode de spécification de bonus ou malus

La modulation carbone reconnaît deux catégories d'aéronefs :

- Les aéronefs de certification 1 ayant une configuration inférieure ou égale à 19 sièges
- Les aéronefs de certification 2 ayant une configuration supérieure à 19 sièges

En 2021, pour un aéronef, la moyenne des émissions cycle LTO/sièges de 2019 pour la catégorie d'aéronefs auquel il se rapporte permet de déterminer si l'aéronef en question obtiendra un bonus ou un malus.

Moyenne des émissions de Cycle LTO/Siège (Landing Take-off) par catégorie d'aéronefs à l'Aéroport Grenoble Alpes Isère en 2019.

Catégorie	Moyenne des émissions de Cycle LTO/siège en 2019
➤ Aéronefs de certification 1	21,90 Kg CO ₂
➤ Aéronefs de certification 2	7,67 Kg CO ₂

Par conséquent :

Si l'émission réelle (cycle LTO/siège) d'un aéronef est	Résultat
➤ Supérieure au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Malus
➤ Inférieure au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Bonus
➤ Égale au cycle LTO moyen de son groupe d'aéronefs	Néant

Formule de calcul de bonus et malus

Les bonus et malus sont corrélés à la distribution des émissions de 2019.

(Y) les malus réels sont déterminés via la formule suivante :

$$" Y = a * X + b = \% \text{ de la redevance atterrissage } "$$

- (X) Emission Réelle cycle LTO/siège
- (a) Coefficient de corrélation linéaire 1 = $f/(e-g)$
- (b) Coefficient de corrélation linéaire 2 = $-a*g$
- (e) Emission Maximale cycle LTO/siège de 2019 (pour la catégorie d'aéronefs concernée)
- (f) Malus Maximal en % de 2019 (pour la catégorie d'aéronefs concernée)
- (g) Moyenne des émissions Cycle LTO/siège de 2019 (pour la catégorie d'aéronef concernée)

(Y) les bonus réels sont déterminés via la formule suivante :

$$" Y = a * X + b = \% \text{ de la redevance atterrissage } "$$

- (X) Emission Réelle cycle LTO/siège
- (a) Coefficient de corrélation linéaire 1 = $k/(n-g)$
- (b) Coefficient de corrélation linéaire 2 = $-a*g$
- (n) Emission Minimum cycle LTO/siège de 2019 (pour la catégorie d'aéronefs concernée)
- (k) Bonus Maximal en % de 2019 (pour la catégorie d'aéronefs concernée)
- (g) Moyenne des émissions Cycle LTO/siège de 2019 (pour la catégorie d'aéronefs concernée)

Exemple Aéronefs de Certification 1

En 2019 pour les aéronefs de certification 1 :

- (e) L'émission cycle LTO/siège maximale était de **1398,60 Kg CO₂**
- (f) Le malus maximal était de **12,72 %** de la redevance atterrissage
- (n) L'émission cycle LTO/siège minimum était de **2,36 Kg CO₂***
- (k) Le bonus maximal était de **-0,36%*** de la redevance atterrissage
- (g) La moyenne des émissions Cycle LTO/siège était de **21,90 Kg CO₂***

(* valeurs arrondies à deux décimales après la virgule

La SEAGI tient à la disposition des usagers et des compagnies aériennes le bonus ou le malus de son aéronef sur présentation de son immatriculation, capacité siège et émissions CO₂.

Exemple A

Pour un Cessna Citation Mustang (Model 510) qui offre 5 sièges et qui génère un cycle LTO/siège (X) de 30,59 Kg de CO₂ :

- 30,59 Kg de CO₂ étant supérieur à 21,90 Kg CO₂ (moyenne des émissions Cycle LTO/siège des aéronefs de certification 1) l'aéronef obtiendra donc un malus
- Le bonus (Y) calculé pour le Cessna Citation Mustang (Model 510) est de +0,08% de sa redevance atterrissage
 - Ce malus est calculé via la formule $Y = a \cdot X + b$
 - Avec $a = f/(e-g)$ et $b = -a \cdot g$

Exemple B

Pour un Cirrus SR22 qui offre 4 sièges et qui génère un cycle LTO/siège (X) de 4,96 Kg de CO₂ :

- 4,96 Kg de CO₂ étant supérieur à 21,90 Kg CO₂ (moyenne des émissions Cycle LTO/siège des aéronefs de certification 1) l'aéronefs obtiendra donc un bonus
- Le bonus (Y) calculé pour le Cirrus SR22 est de -0,308% de sa redevance atterrissage
 - Ce bonus est calculé via la formule $Y = a \cdot X + b$
 - Avec $a = k/(n-g)$ et $b = -a \cdot g$

Exemple Aéronefs de Certification 2

En 2019 pour les aéronefs de certification 2 :

- (e) L'émission cycle LTO/siège maximale était de **47,97 Kg CO₂**
- (f) Le malus maximal était de **12,72 %** de la redevance atterrissage
- (n) L'émission cycle LTO/siège minimum était de **1,75 Kg CO₂***
- (k) Le bonus maximal était de **-3,67%*** de la redevance atterrissage
- (g) La moyenne des émissions Cycle LTO/siège était de **7,67 Kg CO₂***

(*) valeurs arrondies à deux décimales après la virgule

Exemple A

Pour un Boeing 757-200 qui offre 221 sièges et qui génère un cycle LTO/siège (X) de 9,74 Kg de CO₂ :

- 9,74 Kg de CO₂ étant supérieur à 7,67 Kg CO₂ (moyenne des émissions Cycle LTO/siège des aéronefs de certification 2) l'aéronef obtiendra donc un malus
- Le malus (Y) calculé pour le Boeing 757-200 est de +0,652% de sa redevance atterrissage
 - Ce malus est calculé via la formule $Y = a \cdot X + b$
 - Avec $a = f/(e-g)$ et $b = -a \cdot g$

Exemple B

Pour un Boeing 737-800 qui offre 189 sièges et qui génère un cycle LTO/siège (X) de 7,15 Kg de CO₂ :

- 7,15 Kg de CO₂ étant supérieur à 7,67 Kg CO₂ (moyenne des émissions Cycle LTO/siège des aéronefs de certification 2) l'aéronef obtiendra donc un bonus
- Le bonus (Y) calculé pour le Boeing 737-800 est de -0,326% de sa redevance atterrissage
 - Ce bonus est calculé via la formule $Y = a \cdot X + b$
 - Avec $a = k/(n-g)$ et $b = -a \cdot g$