



# CHAMBÉRY SAVOIE MONT BLANC AÉROPORT

## REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

à partir du  
4 janvier 2021



Powered by



# SOMMAIRE

<b>1. CONTACT</b>	<b>3</b>
1.1 Demande de vols	3
1.2 Contacts opérationnels	3
1.3 Administration	3
<b>2. MODALITÉS GÉNÉRALES ET CONDITIONS DE RÉGLEMENT</b>	<b>5</b>
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
<b>3. DÉFINITIONS</b>	<b>7</b>
3.1 Passager départ	7
3.2 États membres de l'espace Schengen	7
3.3 Masse Maximale au Décollage (MMD)	7
<b>4. REDEVANCE D'ATTERRISSAGE</b>	<b>8</b>
4.1 Aéronefs passibles de la redevances	8
4.2 Base et mode de calcul	8
4.3 Coefficients de modulation acoustique	8
4.4 Tarifs	8
4.5 Modulation visant à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement (Modulation Carbone)	9
4.6 Aéronefs exemptés	9
4.7 Aéronefs basés et/ou de l'aéroclub de Savoie	9
<b>5. REDEVANCE DE BALISAGE</b>	<b>10</b>
<b>6. REDEVANCE DE STATIONNEMENT</b>	<b>10</b>
6.1 Aéronefs passibles de la redevance	10
6.2 Base et mode de calcul	10
6.3 Poste de stationnement	10
6.4 Tarifs	10
6.5 Conditions particulières	10
<b>7. REDEVANCE PASSAGERS</b>	<b>11</b>
7.1 Définition	11
7.2 Taux de base	11
7.3 Redevance Passager à Mobilité Réduite (PMR)	11
7.4 Exception	12
<b>8. REDEVANCE LIVRAISON CARBURANT</b>	<b>12</b>
8.1 Tarifs	12
<b>9. MODULATIONS - MESURES INCITATIVES</b>	<b>13</b>
9.1 Création de nouvelle ligne	13
9.2 Développement de trafic sur ligne existante	14
9.3 Développement de trafic hors période de pointe	14
<b>10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE 1</b> Modulation carbone	<b>16</b>
I. Données utilisées pour le calcul des émissions	16
II. Modalités de calcul des bonus ou malus	16

# 1. CONTACTS

## SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE CHAMBÉRY AIX - SEACA -

Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc 73 420 VIVIERS DU LAC

+33 (0)4 79 54 49 54

+33 (0)4 79 54 49 61

[www.chambery-airport.com](http://www.chambery-airport.com)

### 1.1 DEMANDE DE VOLS

#### ➤ Vols réguliers, charters et ad-hoc

Les demandes doivent être adressées au format SMA IATA (Schedule Mouvement Aircraft = Notification d'horaire de mouvements / IATA : International Air Transport Association) et par e-mail à l'adresse suivante :

>> [slots@chambery-airport.com](mailto:slots@chambery-airport.com)

**Note :** depuis l'hiver 2013 - 2014, l'aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc est déclaré « à facilitation d'horaires » tel que défini dans le règlement communautaire 95/93 (statut IATA : Aéroports de niveau 2). Trafic soumis au processus de facilitation d'horaires : tous types de trafic, y compris l'aviation Commerciale (référence IATA Standard Schedule Information Manual Chapter 6), Générale et d'Affaires.

#### ➤ Vols Aviation d'Affaires

Les demandes d'assistances 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 : CMFOPXH

+33 (0)4 79 54 05 54  
+33 (0)4 79 54 49 73  
[ops@chambery-airport.com](mailto:ops@chambery-airport.com)

#### ➤ CHEFFE D'ESCALE

Alexandra Madelaine

+33 (0)4 79 54 49 51  
[amadelaine@chambery-airport.com](mailto:amadelaine@chambery-airport.com)

#### ➤ TERMINAL AFFAIRES

+33 (0)4 79 54 49 52  
[fbo@chambery-airport.com](mailto:fbo@chambery-airport.com)

## 1.3 CONTACTS ADMINISTRATION

---

### ➤ DIRECTRICE

Mylène Leuly

+33 (0)4 79 54 49 79  
mleuly@chambery-airport.com

### ➤ RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT AÉRIEN

Cédric Ammouche

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

### ➤ SERVICE FINANCIER

Justine Lansard

+33 (0)4 79 54 49 72  
jlansard@chambery-airport.com

### ➤ FACTURATION CLIENTS, STATISTIQUES ET TARIFICATION

accounts@chambery-airport.com

### ➤ RESPONSABLE COMMUNICATION

Mathilde Cachart

+33 (0)4 79 54 49 76  
mcachart@chambery-airport.com

## 2. MODALITÉS GÉNÉRALES ET CONDITION DE RÈGLEMENT

### 2.1 MISE EN APPLICATION DES TARIFS ET DU RÈGLEMENT

Vu la délibération de la Commission Consultative Économique en date du 18 septembre 2020 et conformément aux dispositions du code de l'Aviation Civile, la Société d'Exploitation de l'Aéroport Chambéry-Aix (SEACA) publie le règlement des redevances aéronautiques applicable à compter du 4 janvier 2021 à tous les aéronefs atterrissant sur l'aérodrome de Chambéry-Aix-les-Bains (ci-après l'aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc ou l'Aéroport ou la SEACA).

Ce document remplace les versions publiées précédemment. La SEACA 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 Taxes.

Dans l'éventualité d'une interprétation controversée d'un des paragraphes ou articles en langues anglaises, 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 la SEACA 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 la SEACA
- Virement bancaire libellé au nom de

BANK	BNP PARIBAS
ADDRESS	Centre d'Affaires La Défense Entreprises 5 bis place de la Défense 92 974 Paris La Défense Cedex FRANCE
IBAN	FR76 3000 4006 1700 0103 2504 680
SWIFT CODE	BNPAFRPPPTX

- Carte bancaire
- Versement en espèces

## 2.4 DÉLAIS DE PAIEMENT

---

Les redevances d'atterrissage, passagers et de stationnement doivent être payées par l'exploitant de l'aéronef ou son propriétaire à la SEACA avant que l'aéronef ne quitte l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc à moins qu'un accord préalable ait été signé avec la SEACA.

En cas d'accord préalable signé avec la SEACA, la facturation sera effectuée de façon hebdomadaire et 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 SEACA.

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 âgé de plus de deux ans embarquant sur un vol au départ de l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc.

### 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)

---

La Masse Maximale au Décollage doit être exprimée en tonne 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 SEACA par tous les aéronefs qui atterrissent sur l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc, à l'exception de ceux visés à l'article 4.6 ci après.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2019, cette redevance inclut la prestation de balisage conformément à la décision de la Commission Consultative Économique du juin 2019.

### 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 Masse Maximum au Décollage 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 COEFFICIENT DE MODULATION ACOUSTIQUE

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

### 4.4 TARIFS

TONNAGE	CALCUL	TARIFS
0 - 2 tonnes		5€
2 - 3 tonnes		7.94€
3 - 6 tonnes		12.22€
6 - 25 tonnes	Fixe + par tonne > 6	12.42€ 2.06€
25 - 90 tonnes	Fixe + par tonne > 25	51.75€ 4.69€
> 90 tonnes	Fixe + par tonne > 90	357.32€ 5.30€

#### Majoration 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 toutes les opérations du samedi ainsi que le dimanche matin jusqu'à 13 heures locales
- Pendant la période de facilitation (soit par exemple pour la saison 2020/2021 du 12 décembre 2020 au 4 avril 2021 inclus).

**Notes :** l'abattement pour les hélicoptères est de 50% sur cette redevance. Un abattement de 75% est appliqué pour les compagnies d'aviation commerciale (possédant un certificat de transport aérien) effectuant des vols d'entraînement à but non lucratif avec instructeur. (Concerne les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement pour leurs propres pilotes et à qui l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou aucun travail rémunéré et sont assujettis à la redevance chaque fois qu'ils utilisent la procédure d'atterrissage).



## 4.5 MODULATIONS VISANT À RÉDUIRE OU À COMPENSER LES ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT (MODULATION CARBONE)

Dans le cadre de sa stratégie environnementale, la SEACA souhaite inciter les compagnies aériennes et usagers aéronautiques utilisant l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc à opérer des avions moins émetteurs de CO<sub>2</sub>.

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

Cette modulation s'applique à l'ensemble des aéronefs et est appliquée lors de la facturation de la redevance atterrissage au transporteur.

La détermination et le calcul de la modulation CO<sub>2</sub> sont basés sur les principes suivants :

- Neutralité financière pour la SEACA
- Calcul des émissions de CO<sub>2</sub> 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 Chambéry Savoie Mont Blanc en 2019.

Catégorie	Moyenne des émissions de Cycle LTO/siège en 2019
➤ Aéronefs de certification 1	15,02 Kg CO <sub>2</sub>
➤ Aéronefs de certification 2	8,51 Kg CO <sub>2</sub>

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

## 4.6 AÉRONEFS EXEMPTÉS

Sont exemptés les aéronefs effectuant un retour forcé sur l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc 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).

## 4.7 AÉRONEFS BASÉS ET/OU DE L'AÉROCLUB DE SAVOIE

Pour chaque usager propriétaire d'aéronef basé ayant signé un accord avec la SEACA, un forfait mensuel est disponible sur demande (nombre illimité d'atterrissages, balisage inclus). Au cas contraire le tarif général s'applique.

Tarif du forfait mensuel par aéronef ..... 84€

## 5. REDEVANCE DE BALISAGE

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2019, la redevance de balisage est incluse dans la redevance d'atterrissage conformément à la décision de la Commission Consultative Économique du 28 juin 2019.

## 6. REDEVANCE DE STATIONNEMENT

### 6.1 AÉRONEFS PASSIBLES DE LA REDEVANCE

Une redevance de stationnement est due à la SEACA pour tous les aéronefs qui stationnent sur l'emprise de l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc 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 (données issues du contrôle aérien) ayant valeur de document officiel.

### 6.2 BASE ET MODE DE CALCUL

Le montant de la redevance est calculé sur la base de la MMD portée sur le certificat de navigation, dans le manuel de vol de l'aéronef ou encore dans un document officiel équivalent, arrondie à la tonne supérieure, et sur la durée de stationnement.

### 6.3 POSTE DE STATIONNEMENT

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

### 6.4 TARIFS

Tarif (par tonne / heure) ..... 0.36€

Première heure de stationnement gratuite pour les vols commerciaux et d'affaires. Toute heure commencée consécutivement à l'heure gratuite est due.

#### Majoration période saison hivernale en vue d'améliorer l'utilisation des infrastructures :

Une majoration de 100% est appliquée sur la redevance de stationnement en période de facilitation (soit par exemple pour la saison 2020/2021 du 12 décembre 2020 au 4 avril 2021 inclus).

Les usagers ayant contractés une autorisation d'occupation temporaire (AOT) avec la SEACA ne sont pas concernés par cette surcharge.

#### Avions basés

On entend par avion basé, tout appareil (immatriculation donnée) pour lequel l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc représente le lieu de stationnement principal et y effectuant au moins 300 night stops par an. Pour les appareils basés utilisés sur les lignes commerciales passagers et effectuant au minimum 300 rotations par an depuis l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc, le stationnement de nuit est gratuit (entre 22h00 et 06h00 heures locales).

### 6.5 CONDITIONS PARTICULIÈRES

La SEACA se réserve le droit et la possibilité d'établir des conditions particulières pour le stationnement fréquent ou de longue durée d'aéronefs dans les conditions prévues à l'article 8 et l'article 10 de l'arrêté du 22 juillet 1959.

## 7. REDEVANCE PASSAGERS

### 7.1 DÉFINITION

Une redevance passagers est due à la SEACA pour tous les Passagers Départ de vols commerciaux et également pour tous Passagers Départs embarquant dans un aéronef privé de plus de 3 tonnes de MMD. Cette redevance est facturée par la SEACA au transporteur.

### 7.2 TAUX DE BASE

#### Terminal Commercial

Les taux de base de la redevance passagers sont en fonction du nombre annuel de Passagers Départs (pax départ) générés par une compagnie aérienne ou un Tour Opérateur. Ces taux, par Passagers Départ, sont fixés comme suit (hors redevances passagers à mobilité réduite, PMR) :

PASSAGERS NATIONAUX & SCHENGEN		PASSAGERS INTERNATIONAUX	
Jusqu'à 10 000 pax départ	7.81€	Jusqu'à 10 000 pax départ	8.34€
Jusqu'à 25 000 pax départ	6.64€	Jusqu'à 25 000 pax départ	7.09€
Jusqu'à 45 000 pax départ	5.08€	Jusqu'à 45 000 pax départ	5.42€
Au-delà de 45 000 pax départ	3.90€	Au-delà de 45 000 pax départ	4.17€

**Notes :** Les taux sont applicables en fonction du nombre réel de Passagers Départ, 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 SEACA et la compagnie aérienne ou l'affréteur du vol afin de s'entendre sur les vols pouvant être cumulés et bénéficier d'un abattement.

#### Terminal Affaires

La redevance passagers pour l'usage du terminal Affaires (HT) est de :

Passagers nationaux et Schengen	24€
Passagers internationaux	34€

### 7.3 REDEVANCE PASSAGER A MOBILITE REDUITE (PMR)

Une redevance PMR est due à la SEACA pour tous passagers départs de vols commerciaux et également pour tous passagers départs embarquant dans un aéronef privé de plus de 3 tonnes de MMD.

Tarif (par passager départ)	0.55€
-----------------------------	-------

La redevance est facturée par la SEACA au transporteur et incluse dans la ligne redevance passagers sur la facture.

## 7.4 EXCEPTION

---

Sont exempts de la redevance passagers :

- 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 météorologiques défavorables.

# 8 . REDEVANCE LIVRAISON CARBURANT

## 8.1 TARIFS

---

Une redevance de livraison carburant est due à la SEACA pour toute livraison de carburant effectuée sur l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc. Cette redevance est facturée par le prestataire de livraison carburant agréé par la SEACA.

Redevance sur carburant distribué aux aéronefs par hectolitre de kérosène (JET A1) ..... 0.26€

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 Chambéry Savoie Mont-Blanc.

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 oeuvre et de suivi.

### 9.1 CRÉATION DE NOUVELLE LIGNE

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 Chambéry Savoie Mont Blanc au moment de la création de la ligne 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 SEACA versera à la compagnie aérienne 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 SEACA.

#### Mesure 2

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

#### Modalité d'application :

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

Un délai de carence de 12 mois devra toutefois être respecté par la compagnie aérienne qui a interrompu la ligne bénéficiant d'incitatives. Ce délai s'applique à ladite compagnie mais également à une de ses filiales, ou une compagnie aérienne appartenant au même groupe, ou à une compagnie aérienne 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 supplémentaires, autrement dit additionnels, sur la ville.

#### Exemple :

En année N, une compagnie XXX souhaite opérer une ligne à destination de Londres Heathrow, sachant qu'une ligne est déjà opérée à destination de Londres Heathrow par une compagnie YY depuis l'année N-1. Les mesures incitatives s'appliqueront sur l'écart constaté entre le nombre de passagers des deux lignes en année N et le nombre de passagers et vols réalisés sur la ligne initiale de la compagnie Y 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 aérienne ou le Tour-Opérateur réalise un minimum de 15 rotations durant la saison IATA considérée.
- L'exploitation de la compagnie aérienne ou du Tour-Opérateur se poursuit au moins sur deux années consécutives avec, à minima, un même niveau d'offre de siège sur l'ensemble du programme de la compagnie aérienne ou du Tour-Opérateur sur l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc.
- La compagnie aérienne ou le tour-opérateur doit être à jour de l'ensemble des paiements dus à la SEACA

En cas de non-respect des conditions ci-dessus durant les deux premières années d'exploitation, la compagnie aérienne 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 SEACA versera à la compagnie ou au Tour-Opérateur commercialisateur concerné 1€ par passager départ incrémentiel (en fonction de la capacité allouée). Ces mesures incitatives feront l'objet d'un contrat avec la SEACA.

#### 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,
- La compagnie aérienne ou le tour-opérateur doit être à jour de l'ensemble des paiements dus à la SEACA.

## 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.

#### Modalités d'application :

La compagnie aérienne ou le Tour-Opérateur perd le bénéfice de ces mesures incitatives en cas de non-respect du programme de vol annoncé, sauf en cas de force majeure et d'annulations exceptionnelles de vols.

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 aérienne 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 aérienne ou du Tour-Opérateur sur l'Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc. En cas de non-respect de cette condition durant les deux premières années d'exploitation la compagnie aérienne 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

- Il n'est pas appliqué de réduction, rabais, ristourne autres que ceux précisés dans le barème des tarifs ou résultant de dispositions légales particulières.
- Le présent guide tarifaire pourra à tout moment être révisé par la SEACA pour tenir compte de tout changement de loi ou de règlement.
- Les redevances visées dans le présent guide tarifaire pourront être révisées par la SEACA conformément aux dispositions du Code de l'Aviation civile.
- Tous documents envoyés à la SEACA dans le cadre de l'exécution du présent guide tarifaire devront l'être à l'adresse suivante :

### SEACA

**Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc**

**73420 Viviers du Lac - France**

- Le présent guide tarifaire 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 SEACA, 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 le nombre de siège de l'appareil.
- 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 CO<sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> )
Business Jet	2	B	189,67
Hélicoptère	1	H	37
Hélicoptère	2	H	74,1
Avion à pistons	1	P	30,47
Avion à pistons	2	P	111,74
Avion turbo	1	T	91,18
Avion turbo	2	T	182,49
Avion turbo	3	T	273,57
Avion turbo	4	T	1880,82

- En cas de contestation de calcul de l'émission par la SEACA, 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 Chambéry Savoie Mont Blanc en 2019.

Catégorie	Moyenne des émissions de Cycle LTO/siège en 2019
➤ Aéronefs de certification 1	15,02 Kg CO <sub>2</sub>
➤ Aéronefs de certification 2	8,51 Kg CO <sub>2</sub>

**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)

La SEACA 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 CO<sub>2</sub>.

**Exemple Aéronefs de Certification 1**

En 2019 pour les aéronefs de certification 1 :

- (e) L'émission cycle LTO/siège maximale était de **959,42 Kg CO<sub>2</sub>**
- (f) Le malus maximal était de **8,22 %** de la redevance atterrissage
- (n) L'émission cycle LTO/siège minimum était de **3,27 Kg CO<sub>2</sub>\***
- (k) Le bonus maximal était de **-0,11%\*** de la redevance atterrissage
- (g) La moyenne des émissions Cycle LTO/siège était de **15,02 Kg CO<sub>2</sub>\***

(\*) valeurs arrondies à deux décimales après la virgule

### 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 CO<sub>2</sub> :

- 30,59 Kg de CO<sub>2</sub> étant supérieur à 15,02 Kg CO<sub>2</sub> (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 +0,136% 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 CO<sub>2</sub> :

- 4,96 Kg de CO<sub>2</sub> étant supérieur à 15,02 Kg CO<sub>2</sub> (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 -0,09% 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 **17,05 Kg CO<sub>2</sub>**
- (f) Le malus maximal était de **8,22 %** de la redevance atterrissage
- (n) L'émission cycle LTO/siège minimum était de **1,62 Kg CO<sub>2</sub>\***
- (k) Le bonus maximal était de **-6,87%\*** de la redevance atterrissage
- (g) La moyenne des émissions Cycle LTO/siège était de **8,51 Kg CO<sub>2</sub>\***

(\*) 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 CO<sub>2</sub> :

- 9,74 Kg de CO<sub>2</sub> étant supérieur à 8,51 Kg CO<sub>2</sub> (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 +1,18% 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 CO<sub>2</sub> :

- 7,15 Kg de CO<sub>2</sub> étant inférieur à 8,51 Kg CO<sub>2</sub> (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 -1,36% de sa redevance atterrissage
  - Ce bonus est calculé via la formule  $Y = a \cdot X + b$
  - Avec  $a = k/(n-g)$  et  $b = -a \cdot g$