

Aéroport Paris-Charles de Gaulle

Guide du client 2011



 3950*

 aeroportsdeparis.fr



AÉROPORTS DE PARIS



SOMMAIRE

PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE 05

Accès et parcs de stationnement 07

Aires aéronautiques 09

Présentation des terminaux 11

Trafic commercial passagers en 2010 11

Ressources 12

Système tri bagages 13

Temps minimum de correspondance 14

Fret 15

Organisation d'Aéroports de Paris à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle 18

L'équipe dirigeante 18

Pilotage opérationnel 19

Projets majeurs récemment livrés ou engagés 20

COMMENT S'ÉTABLIR À L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE ? 23

S'installer à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle 25

Droits de trafic 25

Affectation au sein du système aéroportuaire parisien 25

Demande de créneaux 26

Utilisation des créneaux 27

Affectation au sein d'un terminal de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle 27

Autorisation d'activité 28

Titres d'accès 28

Assistance 29

Offre immobilière 29

Conditions d'exploitation et réglementation 30

Restrictions d'exploitation 30

Informations à fournir par la compagnie 31

Communication des programmes de vol 31

Communication des caractéristiques avions 31

Communication des informations opérationnelles en temps réel 32

Déclaration des données de trafic 33

Tarification, facturation & conditions de paiement 35

Modes de facturation 35

Régime TVA 38



Aéroport Paris-Charles de Gaulle

PRÉSENTATION

Premier carrefour multimodal d'Europe continentale, premier aéroport européen en terme de capacité aéroportuaire et deuxième en terme de trafic passagers, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'étend sur une surface de 3 257 ha.

Situé à 25 km au Nord-Est de Paris et ouvert 24h/24, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est notamment doté de :

- 2 doublets de pistes permettant de traiter 115 atterrissages/décollages par heure ;
- 3 terminaux passagers ;
- 300 hectares dédiés au fret ;
- 75 km de voies de circulation avions ;
- 200 ha d'aires de stationnement avions ;
- 1 gare ferroviaire TGV permettant des correspondances train/avion.

En 2010, le trafic a atteint 58,2 millions de passagers (y compris passagers en transit), en hausse de 0,4 % par rapport à 2009.

Les passagers en correspondance représentent 30,2 % du total. Le taux d'emport moyen atteint 127,2 passagers par vol.

Chiffres clés (2010)

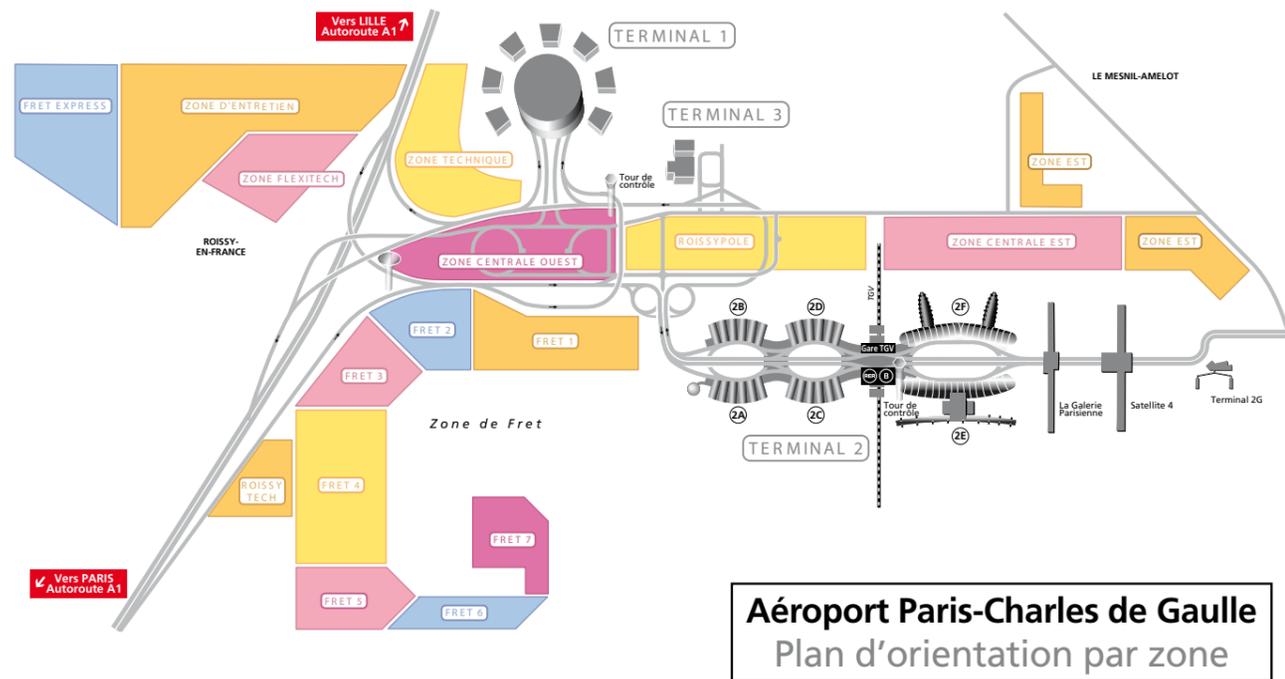
Nombre de passagers.....	58,2 millions
Fret et courrier (en tonnes).....	2,4 millions
Nombre de mouvements commerciaux hors fret et courrier.....	457 960
Nombre de mouvements fret et courrier.....	33 973
Nombre de mouvements commerciaux totaux.....	491 933



ACCÈS ET PARCS DE STATIONNEMENT

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est desservi par un réseau de transports routier et ferroviaire qui le rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des entreprises exerçant leur activité au sein de l'aéroport, et le place à la pointe des pôles aéroportuaires en terme d'inter-modalité.

PRINCIPAUX ACCÈS



Principaux accès

- L'autoroute A1 (autoroute du Nord) reliée aux autoroutes A3 (Paris Est), A86 et A104 (la Francilienne) ;
- L'autoroute A104, accessible par l'Est de l'aéroport, via la RN2, assure un accès secondaire à l'aéroport ;
- RER B : direct jusqu'à Paris Gare du Nord ;
- Une gare TGV au cœur du terminal 2 qui permet de relier l'aéroport au réseau à grande vitesse le plus dense du monde avec plus de 60 liaisons par jour vers Bruxelles et les villes françaises (Lyon, Lille, Marseille et Rennes) ;
- Une importante gare routière associée à la gare RER du terminal 3, qui permet une desserte en transport en commun sur toute la région limitrophe de l'aéroport. Chaque terminal dispose en outre d'un espace spécifiquement conçu pour rejoindre rapidement les transports en commun routiers qui offrent un choix important de destinations ;
- L'ensemble des installations est desservi par 220 kilomètres de routes, dont Aéroports de Paris est le gestionnaire.

Stationnement

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle dispose d'un peu plus de 28 000 places de parking dont 17 000 places au contact direct des terminaux et 11 000 en parkings plus éloignés desservis par CDGVAL : ligne de métro automatique reliant ces parkings aux terminaux. Près de 9 000 salariés de la plateforme aéroportuaire bénéficient d'un abonnement de stationnement sur des parkings avoisinant leur lieu de travail.

CDG Express

Projet ferroviaire sous la responsabilité de l'Etat, qui consiste en la réalisation d'une desserte ferroviaire devant relier en 20 minutes la gare de Paris Est à la gare TGV du terminal 2. A disposition du public courant 2017, la ligne CDG Express sera disponible 365 jours par an à raison d'une fréquence de train toutes les 15 minutes, une fiabilité opérationnelle et un niveau de confort élevé pour les usagers.





Pistes



Balisage



AIRES AÉRONAUTIQUES

Les aires aéronautiques de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle répondent aux exigences de sécurité arrêtées par l'OACI (voir annexe) et les règlements nationaux associés. Pour cela, Aéroport de Paris, gestionnaire aéroportuaire, a été certifié, par l'Etat Français, pour une exploitation d'avion de lettre de code E (B747-400 ; A340-600, B777 300 ER). Cette certification a été étendue à l'exploitation de l'A380, au début de l'année 2009.

Pistes

La plateforme de Paris-Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace, grâce à ses deux doublets, au nord et au sud de l'aéroport. La disposition physique de ces deux doublets permet leur utilisation indépendante et pour chacun des doublets, la piste extérieure est spécialisée pour les atterrissages et la piste intérieure pour les décollages. Grâce à ce système, la capacité de programmation de la plateforme est actuellement de 115 mouvements/heure et doit encore progresser dans les prochaines années.

Description des pistes :

Piste 1 : 09R / 27L (4 200 m x 45 m)

Piste 2 : 08L / 26R (4 215 m x 45 m)

Piste 3 : 09L / 27R (2 700 m x 60 m)

Piste 4 : 08R / 26L (2 700 m x 60 m)

Les pistes 1 et 3 forment le doublet Nord ; les pistes 2 et 4, le doublet Sud.

Voies de circulation

L'aéroport dispose d'un vaste réseau de voies de circulation en zone réservée sûreté, proche de 80 km, permettant une optimisation des flux de circulation entre les terminaux et les seuils des pistes. Il est à noter qu'en condition d'exploitation nominale, l'alignement pour le décollage s'effectue suivant trois voies perpendiculaires aux pistes.

Aide à la navigation, à l'atterrissage et au guidage des aéronefs

L'aéroport dispose de deux VOR DOPPLER (indicatifs : CGN et PGS), implantés respectivement en amont des seuils 09R et 26R. Ce dispositif permet aux contrôleurs aériens d'effectuer des départs simultanés depuis les deux pistes intérieures (1 et 2). Chaque équipement est complété par un DME omnidirectionnel.

Chaque QFU dispose d'un équipement d'approche et d'atterrissage de précision ILS, dont les performances permettent l'atterrissage quelles que soient les conditions météorologiques (CATIII).

Balisage

L'aéroport dispose d'un ensemble d'aides visuelles diurnes (peintures au sol) et lumineuses, conformes aux exigences d'une exploitation «tout temps». Par ailleurs, chaque QFU, dispose d'un PAPI (aide visuelle pour l'alignement sur le plan de descente), implanté en fonction de la pente ILS.

En conditions d'exploitation nominale, les aides visuelles lumineuses fonctionnent, de nuit, systématiquement, et de jour, dès que la visibilité horizontale est inférieure ou égale à 4 000 m.



PRÉSENTATION DES TERMINAUX

Traffic Commercial Mouvements et Passagers (en 2010)

Services de protection incendie

L'aéroport dispose de deux postes de secours, où sont affectés les matériels et les personnels nécessaires pour assurer le secours aux personnes, en cas d'accident d'avion. Nos centres de secours répondent aux exigences réglementaires du niveau 9 (ou 10 sur demande), et sont implantés au voisinage de chaque doublet.

Dégivrage

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle dispose de 12 seuils de dégivrage, de 27 dégivreuses et de 4 stations de glycol. Les compagnies peuvent obtenir un manuel de procédures dégivrage (français/anglais) sur demande à veronique.lavergne@adp.fr ou adjina.djumapili@adp.fr

CDM

Enjeu européen, concept devenu incontournable, le CDM (Collaborative Decision Making) est un outil essentiel pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'objectif du CDM est d'optimiser l'exploitation de la plateforme par une meilleure coordination entre les partenaires.

Le plateau CDM permet de partager les informations en situation normale ou dégradée et le site web CDM permet d'avoir une vision commune de la situation via le tableau de bord temps réel.

Adresse du site : <https://www.cdmcdg.net>

Depuis 2010, une composante importante du CDM a été mise en œuvre : le partage des informations des vols au départ, avec l'intégration d'un calcul de séquençement des départs blocs, en relation avec l'organisme de gestion des flux européens CFMU.

L'enjeu est de taille : il s'agit de fluidifier le trafic au départ, en prenant en compte les vraies prévisions de départ sur l'aéroport communiquées par les compagnies aériennes, les escales, les assistants et les contraintes ATC locales.

La gestion locale des départs permet de mieux respecter les créneaux CFMU et de les améliorer ainsi que de diminuer l'attente au seuil de piste entraînant une réduction de la consommation de carburant et des émissions gazeuses.

Mouvements Commerciaux					
	National	Schengen	Autre International	Total	
T1	25	41 230	30 471	71 726	-12,3 %
T2	43 171	158 763	157 025	358 959	-5,5 %
<i>dont T 2A</i>	2	663	20 775	21 440	-8,0 %
<i>dont T 2B</i>	4 814	12 901	14 830	32 545	-2,0 %
<i>dont T 2C</i>	1	2	11 056	11 059	-1,2 %
<i>dont T 2D</i>	3 703	59 839	2	63 544	-13,0 %
<i>dont T 2E</i>	2	10	77 630	77 642	-1,0 %
<i>dont T 2F</i>	23 758	49 799	32 726	106 283	-3,4 %
<i>dont T 2G</i>	10 891	35 549	6	46 446	-8,2 %
T3	720	12 963	13 586	27 269	19,9 %
CDG Fret	10 056	10 959	12 964	33 979	0,5 %
Total CDG	53 972	223 915	214 046	491 933	-5,0 %
Total ADP	164 546	276 759	266 273	707 578	-4,2 %

Passagers Locaux					
	National	Schengen	Autre International	Total	
T1	5 192	3 539 090	4 466 099	8 010 381	-1,3 %
T2	4 814 095	15 259 183	26 152 914	46 226 192	-0,6 %
<i>dont T 2A</i>	11 780	10 055	3 882 897	3 904 732	-6,6 %
<i>dont T 2B</i>	600 915	1 665 740	1 659 848	3 926 503	2,8 %
<i>dont T 2C</i>	514	15 616	2 603 804	2 619 934	-0,2 %
<i>dont T 2D</i>	387 892	6 030 523	556	6 418 971	-10,9 %
<i>dont T 2E</i>	1 429	561	12 285 475	12 287 465	3,7 %
<i>dont T 2F</i>	3 146 179	5 855 952	5 719 412	14 721 543	1,9 %
<i>dont T 2G</i>	665 386	1 680 736	922	2 347 044	-2,3 %
T3	105 622	1 528 909	2 204 135	3 838 666	20,9 %
Total CDG	4 924 909	20 327 182	32 823 148	58 075 239	0,5 %
Total ADP	15 538 713	26 614 820	41 120 568	83 274 101	0,4 %



Ressources

Terminal	Banques d'enregistrement mécanisées	Postes de Stationnement Avion*	
		Au Contact	Au Large
T1	124	29	25
T2A	59	8	5
T2B	53	8	7
T2C	64	6	3
T2D	64	9	6
T2E/S3	109	33	
T2F1	42	12	
T2F2	44	8	
T2G	11	20	6
Autres zones T2			26
T3	42		16
Fret Sud-Ouest			39
Fret Nord-Ouest			37
Total	612	133	170

* Postes sur la base des trafics Moyen Porteur / Gros Porteur actuellement affectés sur ces terminaux (valides à fin décembre 2010)

Système tri bagages

Terminal 1

L'enregistrement est entièrement banalisé (postes opérateur banalisés, disposition linéaire des fronts de banques d'enregistrement, centralisation et distribution des bagages permettant le foisonnement de l'ensemble des banques sur l'ensemble des jetées, suivi de tri par destination).

Contrôle Inspection Filtrage Bagages de Soute à 100 % : intégration en ligne de machines de type EDS de standard 2 et 3, traçabilité sûreté par bag/vol.

Capacité de traitement bagages origine : 4 000 bagages par heure.

Capacité de traitement des bagages en correspondance : emport au terminal 1 (flux intra-terminal 1 = 300 bagages/heure, flux apport terminal 2 = 500 bagages par heure).

Bagages en correspondance courte : Capacité de traitement de 100 bagages par heure par EDS standard 3.

Terminal 3

Le T3 comprend deux halls d'enregistrement totalisant 46 comptoirs dont 3 sont dédiés au traitement des bagages hors format et 1 aux bagages hors gabarit.

Les capacités d'enregistrement des halls A et B sont respectivement de 1 200 et 1 320 bagages par heure.

Le Contrôle Inspection Filtrage Bagages de Soute à 100 % est assuré par 8 EDS de standard 2 et 3 EDS de standard 3.

La livraison des bagages s'effectue sur 3 ensembles, chacun composé d'un carrousel d'une capacité de 1 200 bagages par heure et d'une ligne spécifique aux bagages hors format. Les carrousels sont dits en configuration "cerise", ce qui garantit l'étanchéité entre les zones publique et sûreté.

Terminal 2

Correspondances Courtes de 45' à 80' (Trieurs Bagages Rapides)

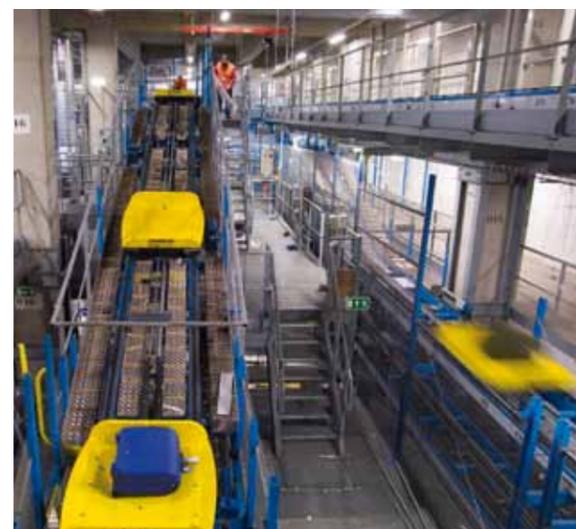
Les Trieurs Bagages Rapides (TBR) Nord, Sud et S3N permettent de déposer, sécuriser et trier les bagages en correspondance rapide transitant par le terminal 2. La capacité de traitement de l'installation est de 1 600 bagages par heure, avec des pointes pouvant atteindre 300 bagages en 10 mn.

La zone de rétention longue (**ZRL**) permet de déposer, et trier les bagages en correspondance longue transitant par le terminal 2 et devant être réinjectés dans un trieur (TBM ou TBE) selon l'heure théorique de départ du vol. La capacité du traitement de l'installation est 1000 bagages par heure.

Correspondances de 80'

- Le **TBF** systèmes de tri correspondance isolé
- **Le système intégré** de tri bagages comprend trois entités distinctes connectées et reliées entre elles par les galeries de transfert, à savoir :
 - Les systèmes de tri local (**TBC, TBE module E et F**)
 - Les systèmes de tri correspondance (TBM/TBE)
 - Les systèmes de stockage des bagages (TBS/EBS), utilisés en fonction de la durée de rétention des bagages

Le tri bagages T2G traite des bagages locaux ainsi que les bagages en correspondance.



Système tri bagages



Temps minimum de correspondance (MCT)

(Source OAG - avril 2011)

Intra Terminal 1 ➤ 90 mn

Intra Terminal 2 A/B/C/D/E/F/G ➤ 90 mn

Intra Terminal 3 ➤ 60 mn

Entre terminaux 1 et 2 A/B/C/D/E/F ➤ 120 mn

Entre terminaux 1 et 2G ➤ 150 mn

Entre terminaux 1 et 3 ➤ 120 mn

Entre terminaux 2 A/B/C/D/E/F et 2 A/B/C/D/E/F ➤ 90 mn

Entre terminaux 2 A/B/C/D/E/F et 2G ➤ 120 mn

Entre terminaux 2 A/B/C/D/E/F/G et 3 ➤ 120 mn

Ces temps sont valables pour tout type de correspondance
(Schengen/Schengen, Schengen/International, International/Schengen et International/International)



FRET

Descriptif des zones de Fret

La zone Cargo de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle couvre une superficie de 300 hectares. La surface totale des bâtiments liés au fret et ayant une proximité immédiate avec les aires aéronautiques est d'environ 500 000 m². 69 postes de stationnement sont dédiés à l'activité du fret. Ces zones de fret se divisent en deux grandes parties géographiques :

La zone sud-ouest

Elle-même découpée en 7 zones distinctes, elle comprend les activités du groupe Air France KLM au sein de la gare G1XL, 3 gares de fret gérées par Aéroports de Paris, le hub postal qui regroupe le Centre d'exploitation de Chronopost, la Poste ainsi que le centre de traitement du courrier international, les installations des principales sociétés d'assistance Fret et les centres de logistiques de SOGAFRO et Roissy SOGARIS abritant plus d'une centaine de sociétés spécialisées dans le traitement du fret.

La zone nord-ouest

Emplacement du hub européen de Fedex ainsi que la zone de maintenance avions d'Air France.



Projets en cours

► Projet Cargo Rail Express - CAREX

Aéroports de Paris est un membre actif de Roissy Carex qui réunit depuis 2006 des collectivités, des institutions publiques et des acteurs aéroportuaires. Présidée par le Député de Roissy, Yanick Paternotte, l'association a pour objectif de mettre en place dans les prochaines années un service de fret ferroviaire européen à grande vitesse connecté à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, pour le transport de palettes et de conteneurs aériens. En favorisant l'émergence de complémentarités entre les modes pour le pré et le post-acheminement du Fret express et du Cargo, le projet CAREX doit permettre le développement économique de l'activité Fret de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, tout en s'inscrivant dans la stratégie de développement durable d'Aéroports de Paris.

Après avoir étudié la faisabilité technique et économique du service, Roissy Carex a soutenu la création de structures identiques notamment à Lyon, Liège, Amsterdam et Londres.

Tous les partenaires sont aujourd'hui réunis au sein de la fédération Euro Carex pour promouvoir la réalisation du projet à l'échelle européenne. Un business plan européen et des études techniques complémentaires sont en cours et doivent aboutir à des décisions prochaines permettant une mise en service à l'horizon 2015-2017. En France, le projet a été inscrit dans le Grenelle de L'Environnement et devrait bénéficier de cofinancements publics. Il est également soutenu par les gouvernements régionaux et nationaux des pays concernés.

► Accueil du B747-800F

Afin d'accueillir cet avion de dernière génération avec des caractéristiques techniques hors norme, 3 points de stationnements en zone de fret au plus près des magasins de fret, ont été aménagés et ceci afin de délivrer un service de grande qualité aux opérateurs de fret.

► Une nouvelle gare de fret

En 2012, une nouvelle gare de fret renforcera le dispositif existant sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en proposant une capacité de traitement du fret d'environ 100 000 tonnes.

Proposant un accès direct aux avions, cette gare installée sur une parcelle de 35 000 m², comprendra environ 13 500 m² d'entrepôts divisés en 8 cellules locatives et 4 000 m² de bureaux répartis sur 2 étages. En complément, un parc de stationnement de 500 places de parkings VL sera intégré à cette construction.

Certifié « HQE construction, plate-forme logistique », ce bâtiment symbolise l'implication d'Aéroports de Paris dans la haute qualité environnementale.

► Cargo Information Network

Afin d'asseoir sa compétitivité et l'attractivité de ses plates-formes, Aéroports de Paris développe un nouvel outil logistique et communautaire : le CIN.

Le CIN est une plate-forme d'échange de données électroniques, assurant l'interface entre l'ensemble des systèmes informatiques des acteurs du fret (y compris ceux des douanes). Il regroupe l'ensemble des opérateurs de fret de Paris-Charles de Gaulle dont, Air France Cargo/KLM, TLF OAC (Commissionnaires en Transport), le Sycaff (compagnies aériennes de fret) et Aéroports de Paris.

Cet outil permet d'accélérer le traitement du fret au sol tout en améliorant sa traçabilité et en générant des gains de productivité (suppression des multiples saisies génératrices de coûts et d'erreurs, meilleure mutualisation des informations...). Sa vocation est également d'intégrer et de répondre aux évolutions des procédures douanières tout comme aux exigences communautaires en matière de sécurité et de sûreté.

► E-Freight

Depuis 2008, Aéroports de Paris participe au programme E-Freight Message Improvement initié par l'IATA.

Ce système d'échanges électroniques associe l'ensemble des acteurs de la chaîne du fret aérien : les commissionnaires en transport, les sociétés de Handling, les compagnies aériennes mais aussi l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) ou encore les douanes françaises. Les entreprises qui l'utilisent en retirent nombre de bénéfices : optimisation des coûts, accélération des temps de transit, traçabilité plus précise et efficace. Parallèlement, le transfert de données par voie électronique crée un impact positif sur l'environnement. Depuis fin 2010, 20 documents papiers sont désormais remplacés par des messages électroniques, représentant une économie de 7 800 tonnes de papier, soit l'équivalent de 80 Boeings 747 remplis de documents papier.

► Cargo 2000

Créé en 1997 sous l'égide d'IATA, Cargo 2000 est un groupe d'intérêt réunissant les principales compagnies aériennes, commissionnaires en transport et Handlers de l'industrie Cargo, dans l'unique but d'améliorer la qualité de service et la traçabilité, dans une transparence totale au profit du chargeur. Plus qu'un système, c'est avant tout un label et un standard pour cette industrie.

► Développement du statut d'Opérateur Economique Agréé

Aéroports de Paris encourage les acteurs du fret à adopter la démarche OEA. Ce dispositif a pour vocation de renforcer le niveau de protection offert par les contrôles douaniers, pour des marchandises entrant ou sortant du territoire de l'Union européenne. La certification OEA apporte une reconnaissance officielle de qualité et de fiabilité par les douanes de l'Union européenne : gestion comptable, douanière et logistique, mesures préventives du risque en matière de sécurité/sûreté...

En qualité d'Opérateur Economique Agréé, les entreprises certifiées bénéficient d'avantages exclusifs en termes d'allègement des formalités douanières comme de limitation de la fréquence des contrôles.

Ce label contribue ainsi à votre compétitivité en offrant un net avantage commercial à votre entreprise.

► Hubstart Paris

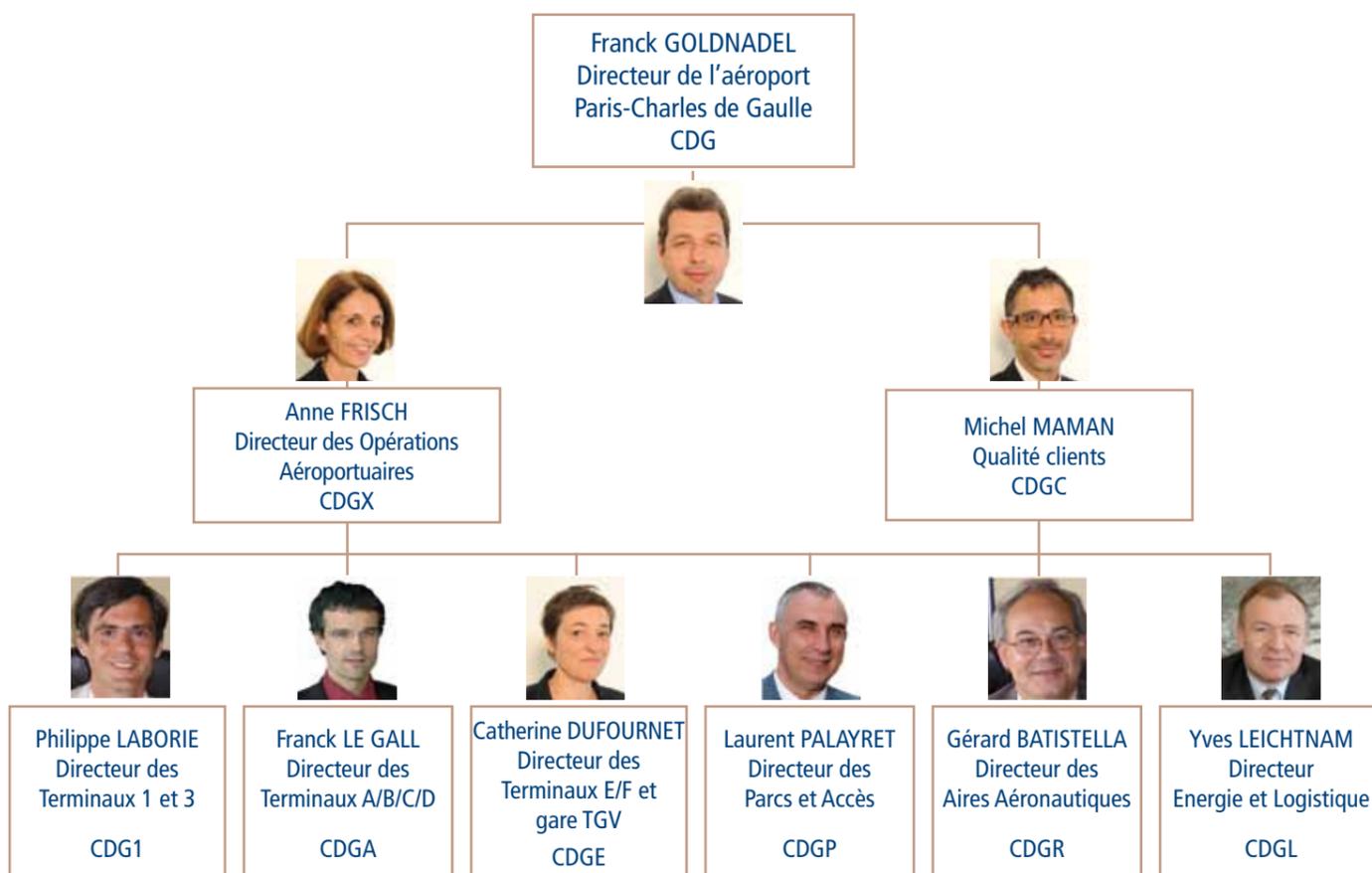
Aéroports de Paris s'inscrit naturellement dans le programme Hubstart Paris qui rassemble l'ensemble des acteurs économiques, institutionnels et publics locaux autour d'un objectif partagé : promouvoir l'attractivité de ce territoire. Défendant une démarche orientée clients, Hubstart Paris propose une offre intégrée de services sur mesure visant à faciliter l'implantation des entreprises étrangères sur l'aéroport ou à proximité. Au sein de sa filière Logistique-Fret, Hubstart Paris rassemble des professionnels du secteur qui apportent leur expertise Métier : énumérer les acteurs du fret (Aéroports de Paris)...

Grace à cette dynamique collective et à la mise en œuvre d'actions opérationnelles, cette démarche permet à l'ensemble des partenaires de la chaîne logistique d'afficher leur cohérence, leur vision commune de l'avenir et leur ambition. Aéroports de Paris y joue un rôle fédérateur, qui affirme sa volonté d'accompagner au mieux le développement économique des acteurs et opérateurs de fret tout en renforçant la compétitivité de Paris-Charles de Gaulle.



ORGANISATION D'AÉROPORTS DE PARIS à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

L'équipe dirigeante



Pilotage opérationnel

Le **PC CDG**, situé au 7^e étage du bâtiment 5720, en Zone Centrale, est le poste de commandement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Ses missions : recueillir, consolider et diffuser l'ensemble des informations nécessaires au pilotage opérationnel de l'aéroport.

En relation permanente avec les différents PC d'Aéroports de Paris, il prend également en compte les informations des partenaires du pôle aéroportuaire et externes (services de l'Etat, médias, public...) permettant une actualisation systématique de l'information et une vision optimale de la situation sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Enfin, il vise à identifier les événements susceptibles d'impacter la bonne marche opérationnelle de la plateforme et d'en évaluer les conséquences sur l'écoulement du trafic.

Un fonctionnement en quatre modes possibles :

- « situation de veille » : l'exploitation fonctionne de manière normale avec des aléas ;
- « situation de veille renforcée » : une attention particulière est portée sur une situation ou un événement pouvant perturber l'exploitation ;
- « situation dégradée » : l'exploitation est perturbée par un événement identifié ;
- « situation de crise » : l'exploitation est lourdement perturbée par un accident grave ou tout autre événement d'ampleur.

En dehors des horaires administratifs, le Directeur de Permanence Plateforme s'appuie sur un dispositif d'astreinte décisionnelle et technique (assuré par des Cadres d'astreinte) pour répondre aux situations dégradées ou de crise.

En situation dégradée, le pilotage est placé sous la direction du **Directeur de Permanence Plateforme**. Toutes les parties prenantes se réunissent en salle de situation pour pouvoir :

- recevoir et partager en temps réel les informations en provenance de leur base ;
- définir les consignes et orientations nécessaires à la gestion de l'évènement.

En situation de crise, le pilotage est placé sous la direction du Préfet de Seine-Saint-Denis (93) ou de son représentant. La salle de situation devient alors **PC Crise CDG**.

Depuis le PC Crise, le Sous-préfet déclenche et coordonne les différents plans de secours préfectoraux, assisté en cela par l'autorité aéroportuaire et les moyens logistiques dont elle dispose. Il s'entoure de toutes les compétences nécessaires à la gestion de la situation (Représentants de la compagnie aérienne, d'Aéroports de Paris, de la Navigation aérienne, des moyens de secours, des services publics,...).



Projets majeurs récemment livrés ou engagés

► Terminal régional T2G

Le terminal régional de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (T2G) a ouvert en septembre 2008. Le T2G accueille les vols régionaux de l'espace Schengen du groupe Air France, avec une capacité nominale de 3 millions de passagers par an.

► Réhabilitation du terminal 1

La rénovation du terminal 1, démarrée en 2004, s'est achevée en mars 2009. Tout en gardant la spécificité architecturale de ce terminal qui fut le premier construit, les espaces réservés aux passagers ont été profondément remaniés pour une meilleure qualité de service. La capacité nominale du terminal 1 est de 10,8 millions de passagers par an.

Les satellites du terminal sont quant à eux rénovés progressivement et le seront entièrement en 2012.

► Accueil de l'Airbus A380

L'essentiel des investissements nécessaires à l'accueil de l'Airbus A380 ont été réalisés et l'aéroport est maintenant apte à accueillir les A380 en service commercial. Le satellite S3 dispose déjà de 6 postes A380 au contact. 2 autres postes au contact ont été aménagés en 2009 sur les terminaux 1 et 2C. Ces postes sont équipés de 3 passerelles, dont une desservant le pont supérieur de l'A380.

► Inspection Filtrage Unique

Un gain de temps pour le passager en correspondance en provenance de l'Union européenne qui n'est plus soumis à un contrôle de sûreté complémentaire. La mise en œuvre progressive de l'IFU augmente la satisfaction client en réduisant les temps de trajet en correspondance.

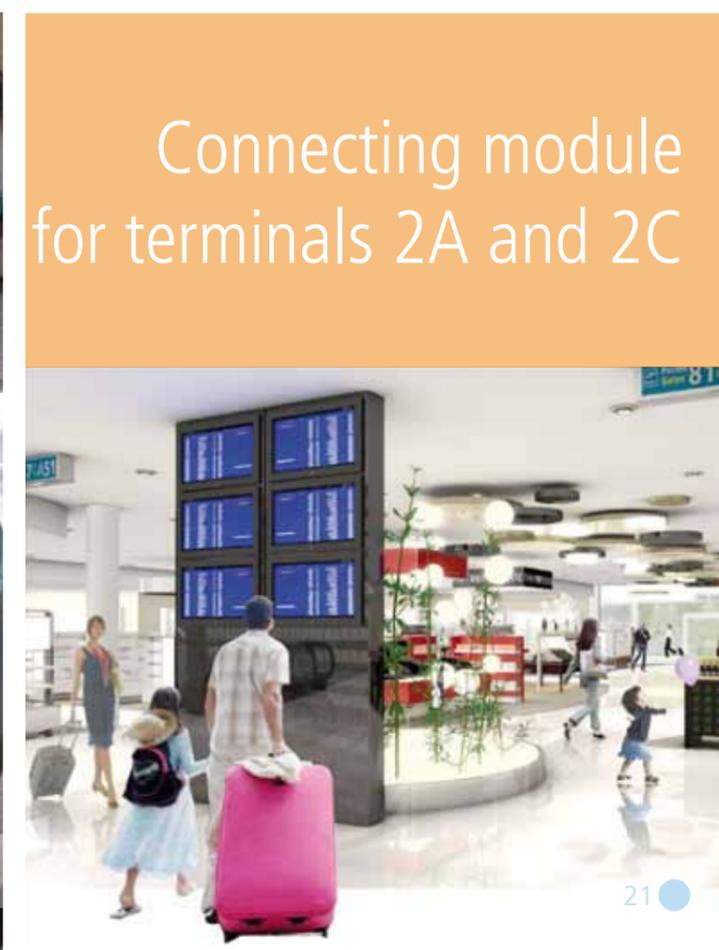
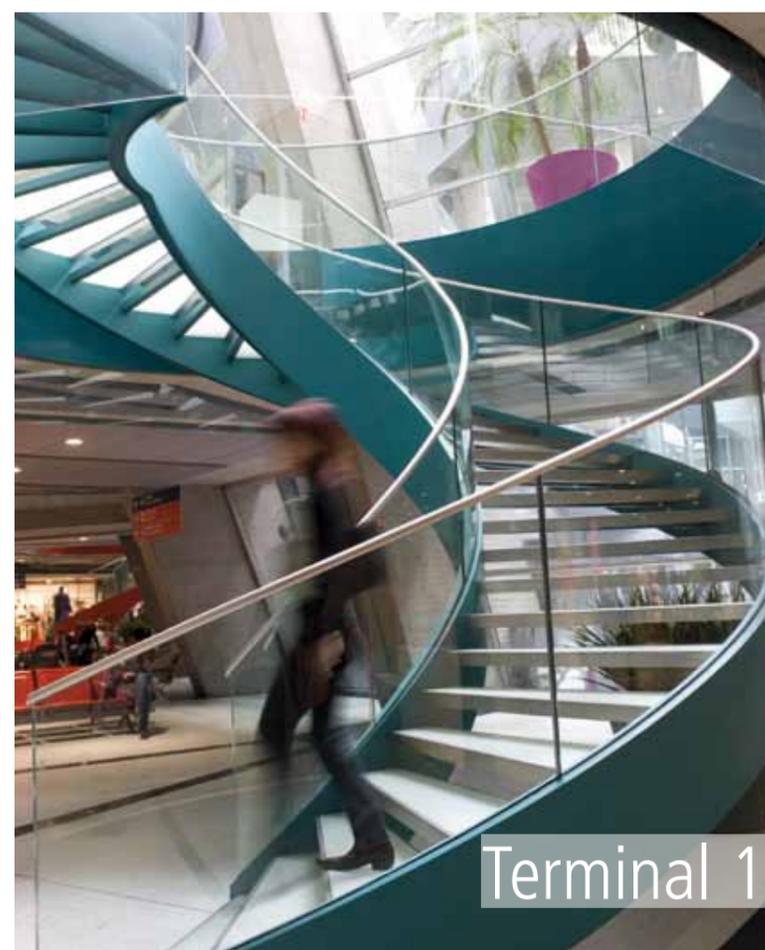
Des dispositifs IFU sont d'ores et déjà opérationnels sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle : pour les passagers en correspondance T2D ► T2D, T2F1 ► T2F1 et T2G ► T2E. Des prochains dispositifs seront mis en service en 2012.

► Satellite S4

Réalisation du satellite S4, salle d'embarquement de taille comparable à celle du satellite S3, à l'est duquel il sera positionné. Objectif de livraison en 2012. La capacité prévisionnelle du satellite sera d'environ 7,8 millions de passagers par an pour 16 postes de stationnement avions au contact. De même que le Satellite S3, il sera relié au Terminal 2E par un métro automatique sous-douane.

► Module de jonction des terminaux 2A et 2C

Afin de regrouper les contrôles frontaliers et l'inspection-filtrage sûreté des terminaux 2A et 2C en un endroit unique, la construction d'un module de jonction a débuté en 2009. Ce module permettra également de créer une nouvelle zone de commerces et des salons compagnies et débouchera sur un espace d'embarquement commun aux terminaux 2A et 2C. Mise en service au printemps 2012.





COMMENT S'ÉTABLIR À l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ?

Toute compagnie souhaitant exploiter de nouveaux services aériens à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle doit obligatoirement suivre le processus suivant dont les modalités sont présentées par la suite :

DROITS DE TRAFIC
Autorités de l'aviation civile



**AFFECTATION AÉROPORTUAIRE ENTRE LES AÉROPORTS
PARIS-CHARLES DE GAULLE ET ORLY**
Aéroports de Paris (Direction de la Stratégie)



DEMANDE DE CRÉNEAUX
Cohor



AFFECTATION DES TERMINAUX AU SEIN DE L'AÉROPORT
Aéroports de Paris (Direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle)



CHOIX DES ASSISTANTS
Assistant aéroportuaire agréé



DÉBUT DES OPÉRATIONS



S'INSTALLER À L'AÉROPORT Paris-Charles de Gaulle

Droits de trafic

Tout transporteur aérien souhaitant exploiter des services aériens sur les aéroports parisiens doit s'assurer au préalable de disposer des droits de trafic correspondants auprès des services compétents de l'aviation civile française. La procédure est différente selon qu'il s'agit ou non d'une compagnie communautaire.

Les transporteurs aériens communautaires souhaitant exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires doivent notifier leur programme.

Les transporteurs aériens communautaires exerçant des droits sur des liaisons extra communautaires et les transporteurs aériens non communautaires sont tenus à se rapprocher des services compétents pour obtenir les droits de trafic correspondants, avant de procéder à une demande de créneaux ou d'affectation sur les aéroports exploités par Aéroports de Paris.

Le contact de l'aviation civile française est le suivant :

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
Direction du Transport Aérien
Sous-direction des transporteurs et services aériens
50, rue Henry Farman
75 720 Paris Cedex 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21 - Fax : +33 (0)1 58 09 38 65
Mail : international-dta@aviation-civile.gouv.fr

Affectation au sein du système aéroportuaire parisien

En vertu du cahier des charges de la société Aéroports de Paris, les transporteurs aériens souhaitant exploiter des services aériens sur ces aéroports doivent au préalable obtenir une décision d'affectation de la part d'Aéroports de Paris.

Les décisions d'affectation sont prises en tenant compte :

- des règles de répartition du trafic au sein du système aéroportuaire parisien prises par le ministre chargé de l'aviation civile,
- des capacités disponibles au regard, notamment, des règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux.

Tout transporteur aérien n'opérant pas sur un des aéroports exploités par Aéroports de Paris et souhaitant ouvrir un service aérien doit dès lors demander une affectation sur l'un des aéroports du système aéroportuaire parisien auprès de :

Aéroports de Paris
Antoine DE LAMOTHE
Pôle Relations compagnies aériennes
Direction de la Stratégie et de la Qualité
Courriel : antoine.de-lamothe@adp.fr
Tel : +33 (0)1 43 35 74 56

Demande de créneaux

Attribution des créneaux

Par arrêté du 19 octobre 1999, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est qualifié d'aéroport coordonné. A ce titre, tout atterrissage ou décollage d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien y est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable du créneau horaire correspondant par le coordonnateur désigné sur ces aéroports.

Pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, la mission d'attribuer les créneaux horaires est assurée par COHOR, Association pour la coordination des horaires qui a été désignée " coordonnateur des aéroports parisiens " par arrêté du 9 août 1996.

La demande de créneaux est à adresser à :

COHOR
BP 436 - Orly Ouest
94547 Orly Aéroport Cedex - France
SITA : HDQCOXH // e-mail : hdqcoxh.scr@cohor.org

Coordonnateur Délégué des Aéroports Français

Eric HERBANE
eric.herbane@cohor.org
Tél. : +33 (0)1 49 75 88 10

Responsable pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Didier CORNACCHIA
didier.cornacchia@cohor.org
Tél. : +33 (0)1 49 75 88 19

Paramètres de coordination

Les paramètres de coordination de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sont déterminés par la Direction Générale de l'Aviation Civile avant chaque saison aéronautique.

Ces paramètres sont :

- Limitation de l'utilisation des pistes : <http://www.cohor.org/>
- Contraintes d'aérogares : en cas de dépassement d'un flux maximal de passagers par heure au départ défini par terminal, COHOR doit alerter les transporteurs sur d'éventuelles difficultés d'exploitation à prévoir.

Tout transporteur aérien concerné par cette alerte doit se rapprocher d'Aéroports de Paris pour la résolution de ce problème :	Aéroports de Paris Thérèse DHERSIN Pôle Relations Clients, Fret et Développements Direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle Courriel : therese.dhersin@adp.fr Tél. : +33 (0)1 48 62 01 32
--	--

• Contraintes environnementales :

- 1) De 0h00 et 4h59 pour les créneaux horaires de départ et de 0h30 et 5h29 pour les créneaux horaires d'arrivée, le nombre de créneaux est limité par quota. Une compagnie n'ayant pas de quota ne peut donc pas exploiter dans ces tranches horaires. Le quota est déterminé par le coordonnateur pour la saison équivalente suivante en application des modalités prévues dans l'arrêté introduisant les limitations de nuit. Tout créneau annulé est définitivement perdu et ne peut être reprogrammé ultérieurement dans la saison. Tout créneau non exploité est aussi définitivement perdu pour la saison en cours.
- 2) Le décollage d'un avion entre 0h00 et 4h59, heures locales de départ de l'aire de stationnement, est interdit s'il n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ dans la dite plage horaire le jour en question, même si le décollage tardif est lié à une contrainte opérationnelle.

Utilisation des créneaux

Aucun transporteur aérien ne peut opérer de service aérien au départ ou à l'arrivée de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sans avoir obtenu au préalable de créneau horaire auprès de Cohor pour le dit service aérien, à l'exception des cas spécifiques définis dans la réglementation européenne ou des cas de force majeure.

Tout transporteur qui effectue un vol sans créneau ou qui opère intentionnellement son vol à un horaire différent du créneau alloué peut être sanctionné par le ministre chargé de l'aviation civile.

Après audition de la compagnie contrevenante, la CAAC (Commission Administrative de l'Aviation Civile) peut proposer au ministre chargé de l'aviation civile de prononcer des sanctions pouvant aller jusqu'à 7 500 € et pouvant être doublées en cas de récidive.

Affectation au sein d'un terminal de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

En vertu du cahier des charges de la société Aéroports de Paris, les transporteurs aériens détenteurs de créneaux horaires à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et souhaitant exploiter des services aériens sur cet aéroport, doivent au préalable obtenir une décision d'affectation de terminal de la part d'Aéroports de Paris.

Les décisions d'affectation sont prises en tenant compte :

- de la demande de la compagnie cliente et de ses contraintes d'exploitation ainsi que, dans le cas d'une compagnie membre d'une alliance, des objectifs de regroupements exprimés par celle-ci ;
- du respect du principe d'équité ;
- de la disponibilité des ressources aéroportuaires au sein du terminal au regard des caractéristiques des trafics opérés ainsi que des services nécessaires aux passagers concernés ;
- de l'équilibrage des trafics entre terminaux dans le but d'optimiser l'utilisation des infrastructures et des équipements.

Le transporteur est donc invité à présenter, dans sa demande, les principales caractéristiques de son programme de vols (horaires, type avion, typologie clientèle...) ainsi que ses éventuels besoins en matière de locaux commerciaux, techniques ou administratifs.

Tout transporteur aérien souhaitant ouvrir un service aérien à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle doit demander une affectation au sein d'un terminal :	Aéroports de Paris Franck Goldnadel Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle BP 81007 95931 Roissy Charles de Gaulle Cedex Courriel : franck.goldnadel@adp.fr Fax : + 33 (0)1 48 62 58 02
---	--

Une fois l'affectation obtenue, le transporteur aérien est mis en relation avec les responsables du terminal concerné, chargés d'allouer les ressources nécessaires (banques, comptoirs, locaux...) à l'exploitation des vols.

Autorisation d'activité

L'Autorisation d'activité est obligatoire pour toute société exerçant une activité industrielle, commerciale, ou artisanale, permanente ou régulière, autre que l'exploitation d'aéronefs ou d'un service de transport aérien, tant en zone publique qu'en zone réservée, sur l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. (Arrêté préfectoral relatif à la Police sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle n° 05/4979 du 07 nov. 2005 – Article 31 / Arrêté de police n° 05/4980 du 07 nov. 2005 / Arrêté de Police n° 05/4981 du 07 nov. 2005).

Cette autorisation ne peut être délivrée que par le gestionnaire de l'aéroport.

Elle est le préalable à la délivrance de titres d'accès, titre de circulation véhicule, demande d'attribution de locaux, comptoirs. L'autorisation d'activité est délivrée en conformité avec les textes réglementaires en vigueur en matière de sûreté, sécurité, environnement, santé publique, qualité et d'assistance en escale (Directive Européenne en matière d'assistance).

La société titulaire est tenue d'informer le gestionnaire de l'aéroport de toute modification effectuée dans le cadre du paragraphe 3 de l'article R216-14 du code de l'Aviation Civile. Les sous-traitants sont soumis aux mêmes obligations réglementaires.

L'unité Autorisation d'activité, rattaché au Pôle Relations Clients, Fret et Développements est à votre disposition pour vous aider dans les démarches administratives.

Toutes les informations et documents concernant les autorisations d'activité sont disponibles sur le site internet d'Aéroports de Paris : www.aeroportsdeparis.fr > **activités professionnelles** > **autorisations d'activité**

Agrément d'assistance

Pour les entreprises réalisant au moins une prestation d'assistance en escale un "agrément d'assistance" délivré par la DGAC (service DSAC Nord) est obligatoire. Il doit être obtenu en amont de l'autorisation d'activité.

Titres d'accès

La plateforme se décompose en deux parties principales : la zone publique accessible à tous et la zone réservée accessible aux détenteurs de titres d'accès.

Les titres d'accès donnent accès à la zone réservée (zone située après les contrôles d'immigration) mais également, en fonction de l'autorisation attribuée, à la zone sûreté à accès réglementé (zone située après les postes d'inspection filtrage).

La délivrance d'un titre d'accès, assurée par le bureau local de sûreté, est conditionnée par l'obtention par l'entreprise demandeur d'une autorisation d'activité.

L'entreprise doit désigner son ou ses correspondants sûreté et leur faire dispenser une formation sûreté. C'est le correspondant sûreté qui définira les besoins en matière de titre d'accès.

Afin de faire valider leur titre d'accès, les bénéficiaires devront suivre la formation sûreté dispensée par un centre de formation agréé. Le correspondant sûreté informe les personnes de son entreprise de la réglementation en vigueur en matière de sûreté et contrôle les demandes de titres d'accès.

Assistance

Les opérations d'assistance font l'objet de contrôles par le gestionnaire de l'aéroport, en vertu de l'article R216-14 du Code de l'Aviation Civile.

La directive européenne 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale, transposée aux articles R.216-1 et suivants du code de l'aviation civile, a établi :

- d'une part, le principe de pleine concurrence pour les services aux passagers (assistance administrative au sol et supervision, enregistrement des passagers, transport au sol) et certains services à l'avion (nettoyage, approvisionnement en carburant, entretien en ligne, opérations aériennes et administration des équipages, commissariat) ;
- et a retenu, d'autre part, la possibilité de limiter le nombre de prestataires pour les opérations en piste, le traitement des bagages et le transfert du fret et courrier.

Pour consulter la liste des prestataires d'assistance autorisés à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, cf. annexe.

Offre immobilière

Locaux en aérogare

Ces locaux sont de différents types : locaux techniques, de service (bureaux, vestiaires, réserves/stockage...), d'exploitation, de standing (salons...), comptoirs en aérogare.

Ils sont proposés en coque nue (sans aménagement ni distribution d'énergie...) ou clés en main. Ces bureaux, du fait de leur situation privilégiée, présentent un taux d'occupation élevé.

CONTACTS

Terminaux 1 et 3 :

erwin.bernhard@adp.fr
ou corinne.anne@adp.fr (T1)
et xavier.mias@adp.fr (T3)

Terminaux 2A, 2B, 2C et 2D :

sylvain.boffelli@adp.fr
ou carlos.francisco@adp.fr

Terminaux 2E, 2F, 2G / gare TGV / module MN :

anne.boule@adp.fr

Locaux hors aérogare

La direction de l'Immobilier est à votre disposition pour étudier vos besoins en locaux hors aérogare.

CONTACT

stephane.meunier@adp.fr



CONDITIONS D'EXPLOITATION ET RÉGLEMENTATION

Restrictions d'exploitation

Restrictions d'exploitation à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en matière de bruit :

- Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à la valeur de 99 EPNdB ne peut décoller de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle entre 0h00 et 4h59, heures locales de départ de l'aire de stationnement.
- Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche est supérieur à la valeur de 104,5 EPNdB ne peut atterrir sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle entre 0h30 et 5h29, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.

Des dérogations peuvent être accordées par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

- Interdiction la nuit, de 23h30 à 6h00, des mouvements d'avions classés au chapitre 2 de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que des essais moteurs entre 22H et 06h.
- Les aéronefs bruyants du chapitre 3 et les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 doivent, entre 23h15 et 6h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement :
 - être signalés comme tels au service de contrôle de la circulation aérienne par le commandant de bord lors du premier contact radiotéléphonique ;
 - respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

Restrictions d'exploitation à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en matière de procédures opérationnelles :

- Obligation pour les avions du chapitre 3 de suivre au départ à l'Ouest la nuit entre 23h15 et 6h00 la procédure "Plaine de France" "8Y"

Processus de sanction

En cas de non respect des restrictions ci-dessus, l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) peut infliger des amendes pouvant aller jusqu'à 20 000 €.

INFORMATIONS À FOURNIR PAR LA COMPAGNIE

Communication des programmes de vol

Quelle que soit la nature de son trafic, l'exploitant aérien ou son représentant (assistant), doit communiquer au gestionnaire de l'aéroport, à l'avance (au minimum 48h avant), ses programmes de vol et spécifier toutes modifications éventuelles par SITA à l'adresse suivante : PARFSXH.

Toute réclamation ou demande spécifique devra être adressée à la Cellule de Programmation des Vols joignable par courriel : cpvnord@adp.fr

Les données du COordinateur HORaires (COHOR) ainsi que celles des compagnies transmises par SITA permettront de construire et de maintenir le programme de vols des saisons en cours et futures.

Ces informations alimenteront les tableaux d'affichage dans les aéroports ainsi que le site internet aeroports-deparis.fr.

Communication des caractéristiques avions

Les redevances aéroportuaires sont partiellement calculées à partir d'éléments propres à chaque aéronef. Ainsi, pour tout aéronef susceptible de venir à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, un certain nombre d'informations doivent être transmises dans le mois qui précède sa venue.

Une copie du document suivant devra être fournie à Aéroports de Paris :

- Le Certificat de Limitation de Nuisance (CLN) ou Certificat Acoustique, seul document où figurent l'indication de la MMD et les limitations permettant le classement de l'appareil dans l'un des 6 Groupes Acoustiques.

Les deux paramètres propres à chaque aéronef, servant de base au calcul des redevances aéroportuaires, établis à partir du document transmis sont :

- la Masse Maximum au Décollage (MMD), arrondie à la tonne supérieure ;
- le groupe acoustique permettant d'établir le coefficient de modulation de la redevance atterrissage.

Afin de maintenir notre fichier des immatriculations avions constamment à jour et de garantir l'exhaustivité de la facturation, tout opérateur doit signaler au gestionnaire de l'aéroport et avant l'exploitation de son vol, toute modification de la composition ou des caractéristiques de sa flotte. Tout retard dans la communication de ces éléments ne peut remettre en cause la facturation des redevances déjà établies avec les anciennes données.

La date de prise en compte est la date de réception des documents.

Les informations susceptibles d'avoir un impact au niveau de la communication des factures doivent également être transmises à Aéroports de Paris. L'ensemble des informations citées ci-avant ainsi que tout changement concernant la propriété ou l'exploitation d'un aéronef, ou tout accord commercial d'affrètement ou de location d'aéronef, doivent être communiqués à :

veronique.leduez@adp.fr
Tél. : +33 (0)1 49 75 75 35
Fax : +33 (0)1 49 75 79 40



Communication des informations opérationnelles en temps réel

Les informations relatives au déroulement des vols permettent :

- une vision globale du trafic de l'aéroport
- l'information des passagers et des professionnels de la plateforme
- une répartition appropriée des ressources aéroportuaires

Messages opérationnels à transmettre

L'exploitant aérien ou son représentant (assistant) s'engage à transmettre l'ensemble des informations opérationnelles attendues, complètes et précises, de préférence par voie de messages automatiques électroniques et conformes aux standards de communication IATA :

- Immatriculation de l'aéronef (y compris les remplacements d'aéronef)
- Modification des programmes de vol (y compris le n° de vol, type avion, routes et horaires d'origine)
- Horaires estimés
- Horaires Bloc en temps réel
- Retards sur départ Bloc et code retard afférent
- Détails de la rotation (n° de vol et n° d'immatriculation, y compris les modifications)
- Prévisions de chargement passagers (en amont de la réalisation du vol sur la base des réservations enregistrées)
- Information sur le chargement des bagages
- Information sur les bagages mal acheminés

Liste des messages à envoyer (en application des normes IATA)

- **MVT**..... Aircraft Movement Message - IATA AHM / 780 – NI, ED, AD, AA
- **LDM**..... Load Message - IATA AHM / 583
- **SLS**..... Statistical Load Summary - IATA AHM / 588
- **DIV**..... Aircraft Diversion Message – IATA AHM / 781
- **ASM**..... Adhoc Scheduled Message Procedure – IATA AHM / 785.5
- **PSM**..... Passenger Service Message – IATA RP / 1715
- **PTM**..... Passenger Transfer Message – IATA RP / 1718
- **BSM**..... Baggage Service Message – IATA RP / 1745
- **MSF**..... World Tracer Fault Station Log

Respect de la codification IATA

- Format des messages..... Standard IATA AHM / 080
- Messages correctifs..... Standard IATA AHM / 081
- Codes Aéroport..... IATA AHM / 010
- Codes Retard..... IATA AHM / 011
- Etiquette Bagage en correspondance..... IATA RES / 740

Messages à transmettre à l'adresse SITA : **CDGSJXH**

Messages pour le traitement des Passagers Handicapés et à Mobilité Réduite

- **PAL**..... Pax Assistance List - IATA AHM
- **CAL**..... Change Assistance List - IATA AHM
- **PRM**..... Persons with Reduced Mobility – Local ADP message
- **PRV**..... Prévisionnel – Local ADP message

En cas de non-utilisation du système PAL/CAL, vous avez la possibilité d'utiliser les standards **PNL** (Passenger Name List – IATA AHM) et **ADL** (Additions and Deletions List – IATA AHM) en substitution, en vous assurant que le passager y apparaît avec sa spécificité.

Messages à transmettre à l'adresse SITA : **CDGMRXH**

Déclaration des données de trafic

L'exploitant aérien (ou son représentant) est tenu réglementairement d'effectuer, pour tout mouvement d'aéronef (arrivée ou départ), une **déclaration de trafic**. Ces informations doivent être transmises en totalité, au plus tard 48 heures après le jour d'exploitation.

Ces données ont une valeur contractuelle engageant la responsabilité de la compagnie.

Ces éléments servent de base au calcul du montant des redevances aéroportuaires à acquitter. Ils sont également utilisés pour l'élaboration des statistiques pour Aéroports de Paris ainsi que pour la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Dans le cas où l'information est manquante, tardive ou imprécise, la facturation des redevances est effectuée sur des bases forfaitaires. L'exploitant aérien peut sous-traiter cette tâche à une société d'assistance, contrat IATA, chapitre 1.

Le montant des redevances ne peut être remis en cause même si l'exploitant fournit a posteriori des éléments correcteurs.

Aéroports de Paris est susceptible de contrôler par sondage, l'exactitude de la déclaration de trafic à l'aide des documents utilisés par les compagnies lors de l'exploitation. Ces dernières sont ainsi tenues de présenter, sur toute demande d'un agent habilité, le devis de masse du vol accompagné de sa mise à jour, ou à défaut, du message de chargement (LDM).



TARIFICATION, FACTURATION & CONDITIONS DE PAIEMENT

Redevances aéroportuaires

En application du code de l'aviation civile, les tarifs des redevances aéroportuaires sont rendus publics par l'exploitant d'aérodrome et sont exécutoires un mois après publication.

Les tarifs de l'année en cours sont consultables sur le site internet d'Aéroports de Paris (www.aeroportsdeparis.fr)

Modes de facturation

Redevance d'atterrissage

Rappel : les éléments à prendre en compte pour calculer son montant sont :

- La Masse Maximum au Décollage de l'aéronef , arrondie à la tonne supérieure,
- Le Groupe Acoustique de l'aéronef,
- La nature du vol (entraînement, essai, retour forcé, mise en place...)

En l'absence de l'une des informations :

- formulaire trafic manquant, fourni plus de 48 heures après le mouvement correspondant ou incomplet,
- absence de justification de la MMD et/ou du GA),

le calcul de la redevance sera, en confirmation de l'arrêté du 26 février 2009 du Code de l'Aviation Civile, le suivant :

INFORMATION MANQUANTE	BASE DE FACTURATION
MMD	MMD constructeur (la plus élevée) du type avion concerné présente dans nos fichiers
Groupe Acoustique	L'aéronef sera classé dans le groupe acoustique 1

La redevance arrêtée dans les conditions exposées ci-dessus a un caractère définitif. Tout retard dans la communication de ces éléments ne peut remettre en cause la facturation des redevances déjà établies avec les anciennes données, même si la compagnie fournit ultérieurement les informations manquantes.

Redevance de stationnement

rappel : les éléments pris en compte pour calculer son montant sont :

- la MMD de l'aéronef (valeur présente dans le fichier Aéroports de Paris des immatriculations avions. Si l'immatriculation n'est pas connue, la valeur par défaut prise en compte est celle du modèle le plus lourd du type avion exploité par la compagnie sur nos plateformes),
- le type du ou des postes de stationnement utilisés (aire de trafic ou aire de garage),
- la durée d'occupation par l'aéronef du ou des postes utilisés (les informations horaires sont fournies par le personnel d'exploitation d'Aéroports de Paris. Elles sont confrontées à celles en provenance du contrôle aérien. Un contrôle de cohérence a lieu par ailleurs par rapport aux heures figurant sur le formulaire de trafic).

Cas particuliers :

Arrivée sèche/Départ sec (vol arrivée - départ non lié) :

Une demi-part fixe sera facturée.

Compagnie exploitante à l'arrivée différente de compagnie exploitante au départ :

- **Si une seule aire de stationnement** est utilisée, l'exploitant du vol à l'arrivée prend en charge l'intégralité du stationnement.
- **Si plusieurs aires sont utilisées**, l'exploitant du vol au départ prend à sa charge la redevance de stationnement liée à l'aire utilisée au départ (dernière aire).

L'exploitant du vol à l'arrivée sera facturé des aires de stationnement restantes.

Pour l'utilisation d'une aire au contact (si existant) une demi-part fixe sera imputée à chacun.

Redevance passager

Rappel : la facturation est basée sur le nombre de passagers déclaré sur les déclarations de trafic transmises par l'exploitant, ou son représentant.

Aéroports de Paris est susceptible de contrôler, par sondage, l'exactitude de la déclaration de trafic issue des documents utilisés par les compagnies lors de l'exploitation. Ces dernières sont ainsi tenues de présenter, sur toute demande d'un agent habilité, le devis de masse du vol accompagné de sa mise à jour, ou à défaut, du message de chargement (LDM).

En l'absence d'informations manquantes (formulaire trafic manquant, fourni plus de 48 heures après le vol au départ ou incomplet), la redevance passager est calculée de la façon suivante :

INFORMATION MANQUANTE	BASE DE FACTURATION
Destination	Trafic International
Nombre de passagers	Capacité maximum du type avion ou du plus gros type avion de la compagnie si ce dernier n'est pas connu

La facturation est définitive même si la compagnie apporte a posteriori les éléments manquants.

Précisions pour bénéficiaire de l'application du tarif passager en correspondance

Sont considérés en correspondance à Paris "**au sens de la tarification**", les passagers qui embarquent sur un vol au départ et qui sont arrivés sur un autre vol sur l'un des deux aéroports parisiens d'Orly et Charles de Gaulle. De plus, l'écart entre l'heure théorique du vol départ ne doit pas être supérieure de 12 heures à l'heure théorique du vol arrivée.

Cette définition appelle les conditions suivantes :

- les passagers en correspondance à Paris sont titulaires d'un billet unique pour les tronçons de leur vol qui précède et succède immédiatement leur correspondance à Paris.
- les aéroports d'Orly et Charles de Gaulle sont considérés comme un système aéroportuaire unique. Par conséquent, les passagers arrivés par avion à Orly sont considérés en correspondance à Paris s'ils prennent un vol au départ de Charles de Gaulle et inversement.

Ne bénéficient pas du tarif " passagers en correspondance " :

- les passagers acheminés par train ou bus sur les aéroports d'Orly et Charles de Gaulle. Les correspondances train/avion et bus/avion sont également exclues du champ d'application du tarif des passagers en correspondance.
- les passagers effectuant un aller-retour depuis le même système aéroportuaire via Paris, même dans un délai de 12 heures.
- les passagers concernés par des vols pour lesquels l'écart entre l'heure théorique du vol départ est supérieure de 12 heures à l'heure théorique du vol arrivée.

L'arrêté du 28 février 1981 précise que la redevance passager est due :

- **pour tous les vols au départ sauf :**

- ▶ si l'appareil effectue une escale technique,
- ▶ si l'appareil effectue un retour forcé (QRF) après le décollage en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

- **pour tous les occupants de l'appareil sauf :**

- ▶ les membres de l'équipage responsables du vol (à l'exclusion de tout personnel d'accompagnement, de contrôle ou de relève),
- ▶ les passagers en transit direct (en continuation sur le même aéronef)
- ▶ les enfants de moins de deux ans.

Régime TVA

L'exonération de la TVA est appliquée sous certaines conditions :

- pour les compagnies aériennes françaises : être listée sur l'annexe A du Code Général des Impôts
- pour les compagnies étrangères, à l'exception de celles figurant sur l'annexe B du Code Général des Impôts (compagnies assujetties) : fournir un document attestant du statut de société de transport aérien dont le trafic international représente plus de 80 % de son trafic global.

Pour toute information liée aux redevances aéroportuaires, contacter :

Marie-José ALVAREZ BANOS
Tél. : +33 (0)1 49 75 74 62
Courriel : mariejose.alvarezbanos@adp.fr

Pour toute réclamation liée aux redevances aéroportuaires, contacter :

Agnès ROBERT
Tél. : +33 (0)1 49 75 75 68
Courriel : agnes.robert@adp.fr

Modes de règlement

Les factures peuvent être payées :

- 1) Par prélèvement automatique sur un compte bancaire ou postal domicilié en France (Formulaire d'autorisation accompagné d'un RIB original à adresser au service Comptabilité Clients).
- 2) Par chèque bancaire ou postal compensable en France libellé en euros au nom d'Aéroports de Paris, à adresser à :

Aéroports de Paris
Service Comptabilité Clients
Orly Fret 805
94548 Orly Aérogare Cedex

- 3) Par virement bancaire au compte : Aéroports de Paris – NATIXIS – Code banque : 30007
Code guichet : 99999 – Compte n°04010005003 – Clé RIB : 73
IBAN (identification internationale) : FR76 30007 99999 04010005003 73 ;
Le n° de compte client et les références des factures réglées doivent être indiqués dans le libellé du virement bancaire.
- 4) Par virement Swift SOGEFRPP Rig – Rive Gauche Entreprises – 03640 France. Le n° de compte client et les références des factures réglées doivent être indiqués dans le libellé du virement bancaire.
- 5) Par carte bancaire Visa ou Amex en vente à distance.

Ce guide est établi par

AÉROPORTS DE PARIS

DIRECTION DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE
DIRECTION DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES

Pôle Relations Clients, Fret & Développements

6, rue des Bruyères
BP 81007
95931 ROISSY CHARLES DE GAULLE CEDEX
Tél. : + 33 (0)1 48 62 01 32 - Fax : + 33 (0)1 48 62 37 56

...

Copyright Aéroports de Paris

Bruno RIVIÈRE - Jack BURLOT - Bernard VALLET
Philippe STROPPA - Pascal DOLEMIEUX - Olivier SEIGNETTE
Mickaël LAFONTAN - Albin MILLOT

Aéroports de Paris
Direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
Direction des opérations aéroportuaires
Pôle Relations Clients, Fret et Développements
6, rue des Bruyères – BP 81007
95931 Roissy Charles de Gaulle cedex

