



Redevances 2025 pour services publics aéronautiques

Vu le Code des Transports, partie législative, notamment le Chapitre V « Redevances Aéroportuaires » du Titre II du Livre III de la Sixième Partie ;

Vu le Code de l'Aviation Civile, partie réglementaire, notamment le Chapitre IV « Redevances » du Titre II, du Livre II ;

Vu l'arrêté du 24 janvier 1956, modifié par arrêté du 26 février 2009, fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes ouverts à la circulation publique ;

Vu le Règlement Intérieur de la Commission Consultative Economique de l'Aéroport de Lille en date du 11 juin 2020 ;

Vu le Contrat de Délégation de Service Public pour l'exploitation de l'Aéroport de Lille-Lesquin en date du 25 juillet 2019 ;

Après avis de la Commission Consultative Economique de l'Aéroport de Lille en date du 07 septembre 2023,
Après notification en date du 08 novembre 2023 à la Préfecture du Nord.

Les tarifs suivants des redevances aéronautiques entrent en application à compter du 01 avril 2025 :

REDEVANCES PASSAGERS

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

Passagers	Tarifs 2025
Nationaux et Schengen	5.42 €
UE hors Schengen	9.38 €
DOM TOM	7.00 €
Internationaux	11.50 €
“Aviation Générale”	2.87 €

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

REDEVANCES PHMR

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

	Tarif 2025
Compagnies dont le taux de notification préalable des PHMR est > à 65 %	0.81 €/ pax départ
Compagnies dont le taux de notification préalable des PHMR est < à 65 %	1.02 €/ pax départ

Taux de notification préalable calculée par compagnie sur une période d'un an avant la prise d'effet des tarifs

Pour les compagnies non présentes en N-1, sera facturé 1,02 €/ pax départ avec une régularisation début N+1 si le taux de notification réel N > à 65 %.

REDEVANCE ATERRISSAGE

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

	UE	International
1T	2,64 €	3,57 €
2T	3,75 €	5,09 €
3T	5,64 €	7,64 €
4T	5,64 €	8,42 €
5T	5,64 €	10,98 €
6T	5,64 €	12,57 €
7T	6,73 €	14,78 €
Tonne supp.	1,09 €	2,17 €
13T	13,25 €	27,98 €
Tonne supp.	2,20 €	2,17 €
25T	39,49 €	54,42 €
Tonne supp.	4,14 €	4,39 €
75T	247,02 €	274,83 €
Tonne supp.	5,32 €	6,22 €

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

MODULATIONS :

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

NOTA : le nombre de rotations concerné par le créneau nocturne des vols en 2022 était de 1272. En 2023 : 1549. En 2024 au 15/11 : 748

REDEVANCE D'ATTERRISSAGE - Créneau nocturne (22 h à 6 h)		
Tarifs 2025		
	UE	International
1T	4,22 €	5,72 €
2T	6,02 €	8,15 €
3T	9,01 €	12,22 €
4T	9,01 €	13,47 €
5T	9,01 €	17,57 €
6T	9,01 €	20,13 €
7T	10,77 €	23,64 €
Tonne supp.	1,74 €	3,47 €
13T	21,21 €	44,76 €
Tonne supp.	3,52 €	3,47 €
25T	63,18 €	87,09 €
Tonne supp.	6,63 €	7,03 €
75T	395,22 €	439,72 €
Tonne supp.	8,52 €	9,95 €

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

Groupe acoustique en % de majoration	
5 et 6	/
4	+20%
3	+40%
2	+70%
1	+100%

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

REDEVANCE DE STATIONNEMENT

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

Parking	Tarif 2025
Principal	0,30 €
Aviation générale	0,14 €

Gratuité de la première heure

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

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

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

REDEVANCE BALISAGE

Cette redevance est applicable par utilisation, selon tarification suivante :

	Tarif 2025
UE / International	46,96 €

Les exemptions à la redevance balisage sont les cas prévus à l'article 15 de l'arrêté du 24 janvier 1956.

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

SERVICES COMPLÉMENTAIRES À LA REDEVANCE DE STATIONNEMENT : REDEVANCE PASSERELLE

La redevance est due pour l'utilisation des passerelles. Elle est calculée par passerelle et par heure.

Applicable par accostage	
	Tarif 2025
< 1h	59,78 €
de 1h à 2h	117,13 €
> 2h	176,93 €
Night stop	87,86 €

B.1.C. REDEVANCE CAR PISTE

La redevance car piste est due pour toute utilisation du car sur la zone côté piste et est calculée par prestation.

Tarif € HT >> 47,40 € / prestation

Redevance 400 HZ

Facturation à l'heure : 40.19€ (toute heure entamée est due)

MESURES INCITATIVES À LA CREATION DE LIGNES NOUVELLES ET L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE SUR LES LIGNES REGULIERES EXISTANTES

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

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

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

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

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

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

Ces dispositions ne peuvent pas s'appliquer à des liaisons sous le régime d'obligation de service public (OSP). Il convient de rappeler que ces mesures ne sont pas destinées à encourager un simple déplacement de trafic d'une ligne vers une autre. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement

de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité des services existants au départ d'un aéroport situé dans la même ville, une même conurbation ou un même système aéroportuaire servant la même destination comparable selon les mêmes critères.

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

MESURES INCITATIVES À LA CREATION DE LIGNES NOUVELLES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

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

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

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

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

Le transporteur perd le bénéfice des mesures incitatives s'il ne respecte pas cette règle assortie d'une tolérance de non-réalisation de 5 % des fréquences pour annulations de vols dues à des problèmes

d'exploitation au sein de la compagnie aérienne, sauf les cas de force majeure. Ces 5 % de tolérance ne comprennent pas les causes externes, comme notamment les problèmes de météorologie, les problèmes liés à la circulation aérienne et d'une manière générale tous les cas de force majeure.

Ces dispositions sont ouvertes à tout transporteur aérien ou à tout tour-opérateur pour les lignes charters. Si pendant la période d'application de cette politique incitative à un bénéficiaire sur une destination donnée, un second transporteur vient se positionner sur la même destination, le second transporteur bénéficie à partir du premier vol de son programme de la même politique incitative mais au taux en vigueur pour le premier transporteur et pour une période qui est celle qui reste à courir pour le premier transporteur.

CONTENU DES MESURES INCITATIVES

Redevances aéronautiques

Les abattements qui suivent concernent les redevances suivantes :

- La redevance d'atterrissage
 - La redevance de balisage
 - La redevance de stationnement-
 - La redevance passager au taux en vigueur
- Abattements appliqués :
- Réduction de 70% sur la première année d'exploitation.
 - Réduction de 50 % durant la deuxième année d'exploitation.
 - Réduction de 20% durant la troisième année d'exploitation.

SOUTIEN MARKETING

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

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

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

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

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

FORMALISATION CONTRACTUELLE

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

MESURES D'INCITATION À L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE SUR DES LIGNES RÉGULIÈRES EXISTANTES

Dans le cadre de la mise en place d'une politique incitative et au-delà de la création de lignes nouvelles, l'Aéroport de Lille souhaite également stimuler l'accroissement des

capacités sur les lignes existantes. Il convient également d'intégrer dans ces mesures le fait qu'il s'agisse d'aider un réel accroissement de l'offre et qu'il n'y ait pas, notamment au même moment, une réduction de capacité sur d'autre(s) ligne(s) opérée(s) par la même compagnie aérienne.

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

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

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

Cet accroissement de la capacité peut être opéré par une augmentation des fréquences et/ou une augmentation de la capacité du type d'avion que la compagnie exploite sur la liaison considérée. **Au vu de la crise COVID19, l'accroissement sera, pour 2021, constaté sur la base du trafic de l'année 2019.**

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

S'agissant d'une mesure transparente et non discriminatoire, ces dispositions sont applicables à toute compagnie aérienne. L'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur en économie de marché.

CONTENU DES MESURES INCITATIVES

Un accompagnement marketing destiné à promouvoir cette novation est accordé par Aéroport de Lille sous forme de prise en charge des frais de promotion et de publicité. L'accompagnement marketing pour augmentation de l'offre s'élève à :

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

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

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

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AÉROCLUBS ET AÉRONEFS BASES

En application de l'article 8 de l'Arrêté du 22.07.59, les aéronefs d'aéro-clubs privés utilisés uniquement dans un but privé et de plaisance à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, lorsqu'ils utilisent l'aire de stationnement avions Echo (AST Echo), sont exonérés à 100 % de redevance de stationnement avions.

Conformément à l'article 14 de l'Arrêté du 24/01/1956, des conditions spéciales peuvent être consenties aux exploitants d'aéronefs effectuant des vols d'entraînement qui nécessitent une utilisation prolongée du balisage. Ces conditions sont fixées par convention conclue entre l'exploitant de l'aéroport et la société ou l'autorité pour le compte de laquelle les vols sont accomplis. Ces conventions sont soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation marchande.

AEROPORT DE LILLE SAS

opérateur de

