



AÉRODROME « TOURS VAL DE LOIRE »

CONVENTION

DÉFINISSANT

**LES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME PAR L'AFFECTATAIRE
SECONDAIRE**

ET

**LA RÉPARTITION DES CHARGES D'INVESTISSEMENT ET DE
FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ET SERVICES A USAGE COMMUN
ENTRE LES AFFECTATAIRES DE L'AERODROME,
ET L'EXPLOITANT DE LA ZONE CIVILE DE L'AERODROME**

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
Article 1 - Objet	6
Article 2 - Abrogation	6
PREMIERE PARTIE : CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME PAR L'AFFECTATAIRE SECONDAIRE	7
Article 3 - Rappel du statut de l'aérodrome	7
Article 4 - Objet	7
Article 5 - Zone militaire et zone civile	7
Article 6 - Activités aéronautiques civiles	8
Article 7 - Responsabilités sur la plate-forme	8
Article 8 - Dispositions relatives aux terrains et aux infrastructures	9
Article 9 - Accessibilité aéronautique de la plate-forme	10
Article 10 - Ouverture de la plate-forme	13
Article 11 - Sûreté aéroportuaire	13
Article 12 - Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA)	14
Article 13 - Opérations de secours	14
Article 14 - Enlèvement des épaves	14
Article 15 - Prévention du péril animalier	15
Article 16 - Services de circulation aérienne	15
Article 17 - Intempéries	15
DEUXIEME PARTIE : RÉPARTITION DES CHARGES D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ET SERVICES A USAGE COMMUN ENTRE LES AFFECTATAIRES DE L'AERODROME ET L'EXPLOITANT DE la zone civile de l'aerodrome	16
Titre I : Dispositions générales	16
Article 18 - Principes généraux	16
Article 19 - Responsabilité et obligation d'assurance	16
Titre II : Nature des dépenses	17
Article 20 - Dépenses d'investissement	17
Article 21 - Dépenses d'entretien et de fonctionnement	17
Titre III : Partage des dépenses d'investissement non éligibles à un financement par le produit de la taxe d'aéroport	18
Article 22 - Chaussées aéronautiques	18
Article 23 - Aides visuelles	18
Article 24 - Travaux divers de génie civil	19
Article 25 - Acquisition de matériels d'exploitation des parties communes	19

Titre IV : Partage des dépenses d'investissement et de fonctionnement des missions de sécurité et de sûreté éligibles à un financement par le produit de la taxe d'aéroport	19
Article 26 - Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et service de prévention du péril animalier	19
Titre V : Partage des dépenses d'entretien et de fonctionnement des installations et services à usage commun	21
Article 27 - Charges liées aux mouvements des aéronefs	21
Article 28 - Entretien et fonctionnement des aides visuelles	21
Article 29 - Utilisation d'outillages divers d'exploitation	22
Article 30 - Utilisation de l'aérodrome en dehors des horaires militaires publiés	22
Titre VI : Participations financières	23
Article 31 - Dépenses d'investissement	23
Article 32 - Dépenses de fonctionnement et d'entretien	23
Article 33 - Régime comptable	23
TROISIÈME PARTIE : DISPOSITIONS FINALES	25
Article 34 - Révision, résiliation et dénonciation de la présente convention	25
Article 35 - Résiliation de la convention pour motif d'intérêt général	25
Article 36 - Règlement des litiges	25
Article 37 - Validité et exécution de la convention	26
ANNEXE I Plan de la zone aéroportuaire	27
ANNEXE II Fiches de calcul	28
Fiche 1 : Données concernant les mouvements d'aéronefs	28
Fiche 2 : Données concernant les dépenses	29
Fiche 3 : Partage des dépenses	30
Fiche 4 : Facturations	31
ANNEXE III données de référence pour l'année 2012	32
dépenses d'exploitation pour les activités en horaires militaires publiés	32
utilisation de la plate-forme en dehors des horaires militaires publiés	33

PREAMBULE

ENTRE

1. les représentants locaux des affectataires :

1.1. pour l'affectataire principal :

le Ministre de la Défense, représenté par
monsieur le commandant de la base aérienne 705 de Tours, Cinq Mars la Pile et Brest,
directeur de l'aérodrome de Tours Val de Loire,

1.2. pour l'affectataire secondaire :

le Ministre chargé de l'Aviation Civile, représenté par
monsieur le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest,

1.3. pour l'exploitant de la zone civile de l'aérodrome :

la société d'exploitation de Tours Aéroport (SETA), représentée par son président,
ci-après désignée « l'exploitant de la zone civile »,

- Vu le code de la défense,
- Vu le code des transports et le code de l'aviation civile;
- Vu l'arrêté du 23 novembre 1955, relatif à l'affectation aéronautique de l'aérodrome ;
- Vu l'arrêté interministériel du 08 mars 2006, relatif aux prérogatives et aux obligations des affectataires, ainsi qu'aux modalités de répartition des charges sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte affectés à titre principal au ministère de la Défense ;
- Vu l'arrêté du 30 mars 1953 modifié par arrêté du 20 mars 2001 changeant la dénomination de TOURS SAINT SYMPHORIEN en TOURS VAL DE LOIRE relatif à l'ouverture à la circulation aérienne publique ;
- Vu l'arrêté interministériel du 20 avril 1998 portant ouverture des aérodromes au trafic aérien international ;
- Vu la note 4724/DEF/CM13 du 4 avril 2005 autorisant l'ouverture des services du contrôle aérien en dehors des périodes d'activité de la Défense ;
- Vu l'arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal ;
- Vu l'arrêté du 17 août 2010 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal ;
- Vu la convention de mise à disposition interservices de l'aérodrome de Tours Val de Loire en date du 30 juin 2010 ;

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET

La présente convention fixe en première partie les conditions d'utilisation de l'aérodrome « Tours Val de Loire » par l'affectataire secondaire et l'exploitant de la zone civile de l'aérodrome « TOURS VAL DE LOIRE ».

Elle fixe en seconde partie les modalités de calcul des charges d'investissement et de fonctionnement des ouvrages, installations et services à usage commun ainsi que leur répartition entre les affectataires de l'aérodrome « TOURS VAL DE LOIRE » et l'exploitant de la zone civile de l'aérodrome.

Des protocoles techniques conclus entre les services de l'Etat et l'exploitant de la zone civile précisent le cas échéant les termes de la présente convention.

ARTICLE 2 - ABROGATION

Le protocole n° 434/RA.ATL/CDT du 10 juin 1998, relatif à l'utilisation de l'aérodrome de Tours Saint Symphorien par les avions civils et aux conditions de la participation de l'Aviation civile aux charges d'exploitation et d'entretien des services, ouvrages et installations d'usage commun, est abrogé à la date d'application de la présente convention.

-/-

**PREMIERE PARTIE : CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME PAR
L'AFFECTATAIRE SECONDAIRE**

ARTICLE 3 - RAPPEL DU STATUT DE L'AERODROME

L'aérodrome de Tours Val de Loire est affecté :

- à titre principal : au « Ministère de la Défense Nationale et des Forces Armées (AIR) pour les besoins de l'armée de l'air » ;
- à titre secondaire : au « Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme » – Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale pour les besoins des Transports Aériens et de l'Aviation de Tourisme (appareils munis de radio).

Il possède une domanialité sous-jacente Défense ; à ce titre, le ministère de la défense est réputé propriétaire de l'emprise couverte par l'aérodrome.

Il est inscrit sur la liste 1 des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et il est ouvert au trafic aérien international.

ARTICLE 4 - OBJET

Les activités aéronautiques de l'Etat sur la plate-forme de Tours concernent principalement les mouvements d'aéronefs militaires et en particulier ceux de l'armée de l'air et de la gendarmerie nationale. Ces aéronefs sont mis en œuvre dans la zone d'activités opérationnelles de la base aérienne 705. Ils utilisent la zone d'activité commune de l'aérodrome pour les décollages et atterrissages.

ARTICLE 5 - ZONE MILITAIRE ET ZONE CIVILE

Conformément aux Art. R 211-6 et R 213-2 du code de l'aviation civile (CAC), et par convention de mise à disposition interservices visée par la présente convention, le ministère de la défense met à disposition de l'aviation civile, affectataire secondaire de l'aérodrome, une zone pour la réalisation de ses activités.

Cette zone, dénommée « zone civile » comprend :

- une zone côté ville, dont l'accès à certaines parties peut être réglementé ;
- une zone côté piste, non librement accessible au public et dont l'accès est soumis à la possession de titres spéciaux.

La zone militaire :

- est constituée de toute partie de l'aérodrome extérieure à la zone civile ;
- comprend un secteur d'activités communes constitué notamment des aires de mouvement communes et des principaux équipements d'aide à la navigation aérienne à usage commun.

Les différentes zones sont délimitées sur le plan présenté en annexe I.

Toute modification de ce plan doit faire l'objet de l'agrément des deux affectataires après présentation en commission locale des affectataires (CLA).

ARTICLE 6 - ACTIVITES AERONAUTIQUES CIVILES

Les activités aéronautiques réalisées sur la base aérienne de Tours pour le compte du ministère chargé de l'Aviation Civile sont les suivantes :

- transport aérien commercial ;
- aviation d'affaires ;
- travail aérien, autre que celui effectué par les services de l'Etat ;
- aviation de loisir.

Toute modification du plan de charge de l'activité aérienne civile est soumise à autorisation du directeur d'aérodrome, après avis de la CLA s'il l'estime nécessaire, et, le cas échéant, après avis ou décision des autorités du ministère de la défense habilitées. Il dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande pour faire connaître sa décision ; cette décision sera réputée favorable en cas de silence gardé au-delà de ce délai.

Ces activités sont réalisées à partir de la zone civile de l'aérodrome ainsi que du secteur d'activités communes de la zone militaire.

En cas d'urgence ou de circonstances particulières, le directeur de l'aérodrome peut autoriser le stationnement d'avions civils dans la zone militaire ; réciproquement, des avions militaires peuvent être autorisés à stationner temporairement dans la zone civile.

Les mouvements d'aéronefs civils réalisés à partir ou vers la zone civile, nécessitent l'armement des services de la circulation aérienne, militaires (ESCA¹) ou civils (AFIS²), de sécurité et de sûreté requis ainsi que l'ouverture préalable de l'aérogare pour les vols commerciaux.

Toutefois, une procédure d'auto-information pourra être réalisée par certains organismes et sociétés basés sur l'aérodrome de Tours Val de Loire. La procédure d'auto-information doit faire l'objet d'une lettre d'accord révisée annuellement entre le directeur de l'aérodrome et l'exploitant de la zone civile. Cette lettre définira toutes les conditions d'exécution de cette procédure particulière (pilotes et aéronefs concernés, horaires possibles, procédure). Son domaine d'action reste limité puisque le service de la circulation aérienne, le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, le service de prévention du péril animalier et le service médical ne seront pas assurés.

Pour assurer le fonctionnement des activités aéronautiques civiles définies ci-dessus et l'exploitation conjointe de l'aérodrome, les ouvrages, installations et services à usage commun énumérés à l'article 3 de l'arrêté du 8 mars 2006, sont placés sous la responsabilité de l'affectataire principal.

Cependant, restent de la responsabilité de l'exploitant de la zone civile :

- le service AFIS et le service de prévention du péril animalier, en dehors des horaires militaires publiés ;
- la sûreté aéroportuaire dans la zone civile.

Les modalités de fonctionnement du service AFIS et du service de prévention du péril animalier, en dehors des horaires militaires publiés, doivent faire l'objet de protocoles entre le directeur de l'aérodrome et l'exploitant de la zone civile.

ARTICLE 7 - RESPONSABILITES SUR LA PLATE-FORME

7.1 Directeur de l'aérodrome

Le commandant de la base aérienne de Tours (BA 705) exerce les fonctions de directeur de l'aérodrome, au sens de l'article 4 de l'arrêté du 8 mars 2006.

¹ ESCA : escadron des services de la circulation aérienne

² AFIS : Aerodrome Flight Information Service

Il préside la commission locale des affectataires prévue à l'article 6 de l'arrêté du 8 mars 2006 susvisé.

7.2 Responsabilité de l'exploitant

Un directeur de la zone civile est nommé par l'exploitant de la zone civile. Il assure le suivi de la gestion technique, logistique et commerciale des activités aéronautiques civiles réalisées sur la zone civile.

L'exploitant de la zone civile assure, dans les conditions de la présente convention et conformément aux dispositions de droit commun relatives à tout exploitant d'aérodrome, ainsi qu'aux dispositions particulières qui lui sont applicables, l'aménagement, l'entretien, la gestion et le développement de la zone civile de l'aérodrome ainsi que l'organisation de l'activité civile sous réserve des attributions de l'Etat et des tâches en résultant sur l'aérodrome qui sont précisées par la présente convention ou les protocoles mentionnés à l'article 1^{er}.

L'exploitant de la zone civile fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public. Il prend les dispositions pour assurer, en ce qui concerne les missions dont il a la charge, la mise en œuvre du principe de continuité de ce service, le cas échéant en collaboration avec les services de l'Etat et l'établissement public Météo-France. Il veille à ce que ses cocontractants appliquent le même principe.

L'exploitant de la zone civile assure l'aménagement, l'entretien et la gestion de la zone civile de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs. Il réalise les investissements nécessaires à cet effet selon la procédure prévue à l'article 8.2.

L'exploitant de la zone civile siège à la commission locale des affectataires avec voix consultative conformément au paragraphe II de l'article 6 de l'arrêté du 8 mars 2006 susvisé.

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX TERRAINS ET AUX INFRASTRUCTURES

8.1 Plans de servitude et plans d'urbanisme

L'exploitant est consulté lors de l'élaboration ou de la révision des plans de servitudes et des plans d'urbanisme liés à l'activité de l'aérodrome.

Il est destinataire des documents définitifs.

8.2 Régime des travaux

I. – Lorsque l'exploitant de la zone civile envisage la réalisation d'un projet immobilier ou d'infrastructure, il doit soumettre préalablement pour avis les dossiers d'Avant-projet (AvP) puis de Projet (Pro), simultanément au directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest et au directeur de l'aérodrome.

II. – Conformément à l'instruction n° 1250/DIRCAM du 10 décembre 2009 susvisée, les dossiers d'Avant-projet (AvP) et Projet (Pro) doivent décrire la nature des travaux envisagés, leur localisation et les impacts sur les conditions d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les installations communes et spécifiques à la zone militaire.

III. – Les dossiers devront être transmis avec un préavis d’au moins trois mois avant le lancement estimé des opérations.

IV. – Ils ne doivent pas dégrader les conditions d’exercice des services de l’Etat, notamment les services de la navigation aérienne et l’activité militaire.

V. – Ils doivent être compatibles :

- avec les normes générales en vigueur s’appliquant aux constructions (loi sur l’eau, accessibilité...);
- avec les servitudes aéronautiques et radioélectriques et avec le Plan d’exposition au bruit ;
- avec les surfaces libres d’obstacles ou avec les surfaces d’évaluation d’obstacles relatives aux approches de précision ;
- avec le fonctionnement des équipements radioélectriques de la navigation aérienne ;
- avec l’exécution du service météorologique réglementaire prescrit par l’Etat relatif au fonctionnement de l’aérodrome ;
- avec la réglementation en vigueur en matière de dépollution pyrotechnique sur les emprises militaires.

VI. – Dans le délai de trois mois suivant la réception du document, le directeur de l’aérodrome et le directeur de la sécurité de l’aviation civile Ouest peuvent formuler des propositions et recommandations ou, le cas échéant, exiger des modifications portant sur la nature des travaux, leur calendrier et leur phasage, ainsi que sur les méthodes d’exécution.

Le directeur de l’aérodrome et le directeur de la sécurité de l’aviation civile Ouest peuvent demander des délais d’études complémentaires, notamment s’ils estiment avoir besoin de faire étudier ce projet par des services spécialisés de l’Etat.

ARTICLE 9 - ACCESSIBILITE AERONAUTIQUE DE LA PLATE-FORME

9.1 Généralités

Les conditions d’accessibilité énoncées dans le présent article, concernent les seules activités aéronautiques civiles définies à l’article 6 ci-dessus.

L’activité aéronautique réalisée pour les besoins du ministère de la défense est prioritaire sur l’activité aéronautique civile réalisée pour le compte du ministère chargé de l’Aviation Civile.

Le directeur de l’aérodrome peut prendre toute disposition qu’il juge nécessaire pour la défense et la protection des installations d’usage commun de l’aérodrome. Il peut, à tout moment, suspendre les autorisations accordées s’il juge que les conditions de sécurité nécessaires ne sont plus garanties, ou mettre en place des mesures de restrictions afin d’assurer l’exécution des activités de la Défense.

Dans ce cas, le directeur de l’aérodrome informe simultanément, sous une forme écrite, le directeur de la sécurité de l’aviation civile Ouest et l’exploitant de la zone civile de l’indisponibilité totale ou partielle de l’aérodrome pour les activités aéronautiques civiles. Une concertation sera menée, quand les délais le permettent, en priorité auprès de l’exploitant de la zone civile.

Les décisions prises par le directeur d’aérodrome en application du présent article ne peuvent engager la responsabilité du ministère de la Défense et ne peuvent ouvrir droit à une quelconque demande de l’exploitant de la zone civile d’indemnisation ou de réparation par l’Etat des préjudices éventuellement subis du fait de ces décisions.

Les procédures d'utilisation de l'aérodrome et, notamment, les contraintes spécifiques inhérentes aux activités militaires, sont portées à la connaissance des équipages d'aéronefs par insertion dans les publications d'informations aéronautiques appropriées.

9.2 Conditions d'autorisation de l'activité aérienne civile

Le directeur de l'aérodrome reste seul habilité à autoriser l'activité au regard de la réglementation applicable, des impératifs liés aux activités de la Défense et des dispositions de la présente convention, après avis ou décision du ministère de la Défense.

Les charges financières induites par l'activité aérienne civile sont imputées à l'exploitant de la zone civile conformément aux dispositions de la présente convention. Toutefois, en ce qui concerne la répartition des charges de prestations de services de circulation aérienne, celle-ci sera discutée dans le cadre du groupe de travail national prévu à cet effet et fera, le cas échéant, l'objet d'un avenant à la présente convention.

Des conventions ou protocoles particuliers, concernant l'utilisation de l'aérodrome par les aéronefs d'Etat ou ceux de sociétés travaillant au profit de l'Etat, peuvent préciser les conditions spécifiques d'accès, de mise en œuvre et d'utilisation des infrastructures et services à usage commun.

En cas de programmation de vols d'aéronefs civils dont l'ACN dépasse le PCN publié ou dont les caractéristiques techniques ne sont pas compatibles avec les caractéristiques de l'aérodrome publiées, les affectataires se concerteront afin de déterminer les conditions d'acceptation, notamment : fréquences, procédures, études complémentaires jugées nécessaires. De tels vols seront systématiquement refusés en l'absence de concertation préalable.

9.2.1 Activité aérienne planifiée

9.2.1.1 Dispositions communes.

Les programmes des lignes régulières sont déposés par l'exploitant de la zone civile auprès du délégué Centre de la DSAC Ouest. Ces programmes détaillent les services devant être rendus par le MINDEF (14, rue Saint Dominique – 75007 Paris SP07).

En vue de la saisine du MINDEF, le délégué Centre de la DSAC Ouest transmet cette proposition de programme au directeur d'aérodrome, deux mois avant leur mise en application, accompagnée d'une demande détaillée des services devant être rendus par le MINDEF pour chaque ligne régulière.

Les charges financières induites par ces programmes sont imputées à l'exploitant de la zone civile conformément aux dispositions de la présente convention.

9.2.1.2 Activité aérienne planifiée en dehors des horaires militaires publiés :

La réponse du MINDEF, en cas d'accord, mentionne une évaluation des charges financières induites par ces programmes en dehors des horaires publiés, qui seront intégralement imputées à l'exploitant de la zone civile.

Ces charges financières seront notamment calculées sur la base des forfaits mentionnés, à titre informatif, en annexe III de la présente convention.

9.2.2 Activité aérienne non planifiée pendant les horaires militaires publiés.

Les services rendus pendant ces horaires font l'objet de publications aéronautiques.

Sur demande de l'exploitant de la zone civile, un niveau de protection SSLIA 2 à 6 OACI peut être assuré avec un préavis d'une heure.

Sur demande de l'exploitant de la zone civile, un niveau de protection SSLIA 7 OACI peut être assuré avec un préavis de deux semaines.

Les charges financières induites par l'activité sont imputées à l'exploitant de la zone civile conformément aux dispositions de la présente convention.

9.2.3 Activité aérienne pendant les horaires publiés de l'AFIS

Sur demande de l'exploitant de la zone civile, un niveau de protection SSLIA 2 à 6 OACI peut être assuré avec un préavis d'une heure.

Sur demande de l'exploitant de la zone civile, un niveau de protection SSLIA 7 OACI peut être assuré avec un préavis de deux semaines.

Les charges financières induites par cette demande sont imputées intégralement à l'exploitant de la zone civile.

9.2.4 Ouverture à titre exceptionnel en dehors des horaires d'ouvertures

Sur demande de l'affectataire secondaire, motivée par des circonstances exceptionnelles et précisant les services devant être rendus par le MINDEF, le directeur d'aérodrome peut autoriser l'ouverture du terrain en dehors des horaires d'ouverture militaire (ESCA) ou civile (AFIS) publiés.

Ces demandes à titre exceptionnel devront être exprimées avec un préavis minimum de 6 heures ouvrables ou de deux semaines lorsque le niveau de protection SSLIA demandé est respectivement inférieur au niveau 6 ou égal au niveau 7.

Les charges financières induites par cette demande sont imputées intégralement à l'exploitant de la zone civile.

9.3 Modification des horaires militaires publiés

Toute modification des horaires militaires publiés est soumise à décision du directeur de l'aérodrome après avis de la commission locale des affectataires.

9.4 Présence d'équipements spécifiques

L'affectataire secondaire et l'exploitant de la zone civile sont informés de l'existence d'équipements spécifiques de types barrières d'arrêt, radars, etc., installés à l'intérieur des surfaces d'appui des pistes. Ces installations, bien que considérées comme obstacles au regard des conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA), sont utilisés pour la sécurité et l'entraînement des aéronefs militaires.

L'affectataire secondaire et l'exploitant de la zone civile s'assurent notamment :

- que les usagers civils sont informés et reconnaissent les spécificités militaires des équipements sus mentionnés ;
- le cas échéant, que les assurances souscrites dans le cadre des activités aériennes civiles autorisées n'excluent pas les dommages causés par ou à ces équipements aéronautiques, non agréés par les services de l'aviation civile.

L'affectataire secondaire et l'exploitant de la zone civile font leur affaire de toute action en responsabilité relative à d'éventuels dommages de toute nature causés du fait de la présence des équipements sus mentionnés.

9.5 Organisation de manifestations

L'organisation de manifestations exceptionnelles à caractère aéronautique, par l'exploitant de la zone civile ou un tiers, ne peut être envisagée qu'avec l'accord préalable des deux affectataires, qui en fixeront les principes d'organisation et le partage des responsabilités.

9.6 Information aéronautique

L'exploitant de la zone civile dispose gratuitement de l'information aéronautique fournie par la division information aéronautique de la direction de la circulation aérienne militaire du ministère de la défense d'une part et par les services de l'information aéronautique de la direction des services de la navigation aérienne du ministère chargé de l'aviation civile d'autre part dans les conditions prévues respectivement par l'instruction n° 250/DIRCAM du 8 février 2010 susvisée et par l'arrêté du 3 juin 2008 susvisé.

9.7 Service météorologique

Durant les horaires militaires publiés, l'information météorologique est mise à disposition gratuitement par les services du contrôle aérien militaire (ESCA) à la demande de l'exploitant de la zone civile.

En dehors des horaires militaires publiés, l'information météorologique est fournie par le service AFIS qui dispose de cette information via Météo-France.

ARTICLE 10 - OUVERTURE DE LA PLATE-FORME

Le fonctionnement de l'aérodrome « Tours Val de Loire » est assuré par du personnel du ministère de la Défense durant les périodes d'activité aéronautique militaire et, exceptionnellement, en dehors de celles-ci, pour assurer des missions opérationnelles spécifiques ou à la demande de l'affectataire secondaire dans les conditions de l'article 9 ci-dessus.

Des dérogations pourront être accordées par le directeur d'aérodrome dans le cadre de la mise en œuvre de protocoles d'accords particuliers (EVASAN, SAMU, Transport d'organes ...).

Remarque : Les hélicoptères de la Gendarmerie nationale peuvent, dans le cadre de leurs missions, réaliser des mouvements en dehors des heures d'ouverture de l'aérodrome ; dans ce cas les équipages utilisent la procédure d'auto information et aucun concours n'est demandé aux services gérés par le directeur de l'aérodrome ou l'exploitant de la zone civile.

ARTICLE 11 - SURETE AEROPORTUAIRE

Sur la zone civile, les pouvoirs de police sont assurés par le préfet de l'Indre et Loire, en application des codes des transports et de l'aviation civile.

Sous l'autorité du préfet, le directeur de la sécurité de l'Aviation Civile Ouest anime, coordonne et contrôle la mise en œuvre du programme de sûreté aéroportuaire dans cette zone.

ARTICLE 12 - SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS (SSLIA)

Les missions de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs civils effectuées en application de la présente convention sont réalisées par l'autorité militaire au profit de l'exploitant de la zone civile.

L'autorité militaire assure prioritairement les interventions contre les incendies d'aéronefs dans la zone d'aérodrome et dans la zone voisine d'aérodrome selon les spécifications prévues par l'arrêté relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la Défense est affectataire principal. Son équipement et son fonctionnement correspondent à un niveau de protection SSLIA 6 OACI.

Le directeur de l'aérodrome peut décider de porter, ponctuellement, le niveau de protection SSLIA au niveau 7 OACI. Les demandes de niveau 7 émanant de l'exploitant de la zone civile devront être adressées au directeur de l'aérodrome avec un préavis de deux semaines.

Outre les charges financières mentionnées par l'article 26.1 de la présente convention, les charges financières induites par la mise en œuvre, à la demande de l'exploitant de la zone civile, d'un niveau SSLIA supérieur au niveau 6 OACI lui sont imputées intégralement.

L'exploitant de la zone civile s'engage à faciliter l'accès des pompiers à l'aérogare ainsi qu'aux aéronefs et prendra en charge, conformément aux expressions de besoin fournies par le directeur de l'aérodrome, le financement de la formation initiale et continue des pompiers militaires dans le cadre de leur agrémentation prévue par l'arrêté du 17 août 2010 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal.

ARTICLE 13 - OPERATIONS DE SECOURS

Le service SSLIA est assuré conformément à l'arrêté suscité en vigueur et son application sur les aérodromes mixtes.

En cas d'accident d'aéronef en zone d'aérodrome ne nécessitant pas la mise en œuvre du Plan ORSEC départemental ou du plan de transports de matières dangereuses ou radioactives, le directeur de l'aérodrome assume le rôle qui lui est dévolu conformément au PSSA en vigueur.

ARTICLE 14 - ENLEVEMENT DES EPAVES

Les opérations de tractage ou d'enlèvement des épaves des aéronefs civils seront effectuées par les moyens de l'exploitant de la zone civile ou réalisées par une entreprise spécialisée mandatée par l'exploitant de la zone civile.

Le directeur de l'aérodrome peut décider de prêter assistance ou d'assurer l'opération d'enlèvement. Les charges financières induites sont alors totalement imputées à l'exploitant de la zone civile.

La réparation de tout dommage occasionné sera prise en charge par l'exploitant de la zone civile conformément à l'article 19 de la présente convention.

ARTICLE 15 - PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

L'autorité militaire assure la prévention du péril animalier pendant les horaires militaires publiés.

Les charges financières induites sont imputées à l'exploitant de la zone civile conformément aux dispositions de la présente convention.

En dehors des horaires militaires publiés, l'exploitant de la zone civile assure lui-même la prévention du péril animalier au profit du trafic aérien civil lorsque cela est nécessaire, conformément aux textes en vigueur.

ARTICLE 16 - SERVICES DE CIRCULATION AERIENNE

Les services de circulation aérienne sur l'aérodrome « Tours Val de Loire » et dans ses espaces aériens associés sont rendus par l'autorité militaire, pour les aéronefs civils et militaires, pendant les horaires militaires publiés.

En dehors des périodes d'activité aéronautique militaire, ces services ne sont, en principe, pas rendus par l'autorité militaire. L'exploitant de la zone civile assure alors un service d'information de vol pendant les horaires AFIS publiés.

Toutefois, à la demande de l'affectataire secondaire, dans les conditions de l'article 9, le directeur de l'aérodrome peut décider de faire assurer ces services par des personnels militaires de l'ESCA.

Remarque : Lorsqu'aucun service de la circulation aérienne n'est rendu, les seuls vols en provenance ou à destination de la plate-forme, disposant d'une autorisation permanente, sont ceux réalisés par les hélicoptères de la Gendarmerie nationale.

Toutes les formalités aéronautiques nécessaires aux équipages d'aéronefs civils et militaires sont effectuées dans leurs installations respectives.

ARTICLE 17 - INTEMPERIES

Le directeur de l'aérodrome décide de la réalisation éventuelle des opérations de déneigement / déverglaçage pour les seuls besoins du MINDEF.

L'affectataire principal ne peut être tenu responsable de l'inaccessibilité aéronautique de la plate-forme due aux intempéries.

Pour ses besoins propres l'exploitant de la zone civile de l'aéroport peut faire appel aux entreprises du secteur privé, sous réserve de l'autorisation du directeur d'aérodrome pour pénétrer sur les parties communes.

DEUXIEME PARTIE :

RÉPARTITION DES CHARGES D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ET SERVICES A USAGE COMMUN ENTRE LES AFFECTATAIRES DE L'AERODROME ET L'EXPLOITANT DE LA ZONE CIVILE DE L'AERODROME

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 18 - PRINCIPES GENERAUX

I. – La deuxième partie de la présente convention vise à définir les modalités de calcul des charges d'investissement et de fonctionnement des ouvrages, installations et services à usage commun, et à fixer leur répartition entre les affectataires de l'aérodrome de Tours, et l'exploitant de la zone civile de l'aérodrome.

Elle détaille, dans les titres III et IV, les modes de calcul permettant de déterminer la quote-part de la participation au financement incombant au trafic civil ; cette quote-part, dite « contribution » est notée « C », les dépenses prises en compte étant notées « D ». Des renseignements complémentaires sont donnés en annexe II.

II. – La liste des obligations réglementaires relatives à l'exploitation de l'aérodrome de Tours qui s'imposent aux affectataires est définie par l'arrêté du 8 mars 2006.

III. – Conformément au paragraphe II de l'article 8 de l'arrêté du 8 mars 2006, les budgets annuels de dépenses d'investissement et de fonctionnement afférentes aux installations et services à usage commun font l'objet d'une décision conjointe des administrations concernées après avis de la commission locale des affectataires.

Les montants facturés ne prennent pas en compte de TVA.

ARTICLE 19 - RESPONSABILITE ET OBLIGATION D'ASSURANCE

I. – L'exploitant prend à sa charge la réparation de tout dommage causé par le fait ou à l'occasion de l'utilisation des services et installations à usage commun dans le cadre de l'exploitation civile de l'aérodrome, à l'exception des services de la navigation aérienne. L'exploitant de la zone civile garantit le MINDEF des condamnations prononcées contre lui dans l'hypothèse où sa responsabilité viendrait à être recherchée.

II. - L'exploitant de la zone civile se garantit contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de la présente convention.

En cas de sinistre, l'exploitant de la zone civile utilise l'indemnisation à la reconstitution du bien sinistré.

III. – Les véhicules des services suivants sont autorisés à pénétrer sur la zone civile :

- Escadron des services de la circulation aérienne (ESCA),
- Escadron de sécurité incendie et sauvetage (ESIS),
- Escadron de soutien des matériels d'environnement (ESME),
- Services opérationnels,
- Centre médical des Armées,
- Dépôt des essences des Armées (DEA).

Les véhicules de ces unités, qui interviennent en zone civile et sur les aires aéronautiques communes au profit de l'exploitant de la zone civile, doivent être assurés par celui-ci contre tout dommage causé du fait ou à l'occasion de l'exécution des tâches pour lesquelles ils ont été mis en place.

A cette fin, le directeur d'aérodrome fournit à l'exploitant les éléments permettant l'identification des véhicules intervenant à son profit.

IV. – L'exploitant de la zone civile exige des occupants du domaine de la zone civile qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

TITRE II : NATURE DES DEPENSES

ARTICLE 20 - DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Les opérations de création, de réhabilitation, ou d'adaptation des infrastructures communes de l'aérodrome et de ses équipements immobiliers à usage commun assurées sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat (ministère de la Défense et des Anciens combattants) font l'objet d'une présentation préalable en commission locale des affectataires.

Toute opération d'investissement à usage commun visée à l'alinéa précédent doit faire l'objet d'un accord de l'exploitant de la zone civile et d'un acte conventionnel, préalablement à la réalisation des travaux, entre les affectataires, l'exploitant de la zone civile et, le cas échéant, les autres participants au financement. Cet acte conventionnel définit le partage des dépenses d'investissement selon une clé de répartition établie en regard des mouvements réels et prévisibles ainsi que de l'usage respectif des infrastructures et équipements concernés.

ARTICLE 21 - DEPENSES D'ENTRETIEN ET DE FONCTIONNEMENT

– Conformément au paragraphe I de l'article 7 de l'arrêté du 8 mars 2006 susvisé, les dépenses nécessaires à l'entretien et à la mise en œuvre des installations à usage commun de l'aérodrome ainsi que celles permettant d'assurer le fonctionnement des services communs, comprennent les dépenses de personnel, les dépenses d'exploitation des services et les dépenses de maintien et de remise en état des installations.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté du 8 mars 2006, elles couvrent :

1. Les dépenses d'investissement et de fonctionnement sur les installations à usage commun ;
2. Les dépenses d'investissement et de fonctionnement :
 - du service chargé du sauvetage et de la lutte contre l'incendie des aéronefs ;
 - du service chargé de la prévention du péril animalier ;
 - des services concourant à la sûreté du secteur d'activité commune de l'aérodrome ;
 - du service chargé de l'inspection de l'aire de mouvement ;
 - du service d'assistance météorologique ;
 - du service chargé de la maintenance des aides visuelles ;
 - liées aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ;
3. Les dépenses de fonctionnement liées :
 - aux mouvements des aéronefs ;

- à l'utilisation d'installations et d'outillages divers à usage commun, dont notamment l'utilisation de véhicules de piste, le remorquage, le déneigement - déglacage, le balayage, l'énergie électrique et les fluides.

Ces dépenses sont précisées à l'annexe II.

II. – L'exploitant de la zone civile s'acquittera d'un forfait pour les aéronefs dont la nature requiert un niveau de SSLIA inférieur à 2, calculé de la manière suivante :

- forfait annuel de 50 euros pour les aéronefs basés ;
- forfait de 5 € pour chaque atterrissage d'aéronef de passage ;

Ces aéronefs ne sont donc pas comptabilisés pour le partage des dépenses des titres III et IV de la présente convention.

TITRE III : PARTAGE DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT NON ELIGIBLES A UN FINANCEMENT PAR LE PRODUIT DE LA TAXE D'AEROPORT

ARTICLE 22 - CHAUSSEES AERONAUTIQUES

Le PCN fait l'objet d'une publication dans la documentation aéronautique.

Sauf accord prévu par une convention spécifique, les dépenses d'investissement engagées pour réaliser ou renforcer des chaussées aéronautiques du secteur d'activités communes sont réparties selon la formule suivante qui prend en compte, la quote-part de la participation aux dépenses d'investissement correspondantes incombant au trafic civil étant notée « C_i » :

- les mouvements des aéronefs utilisant l'infrastructure lorsque leur ACN est inférieur ou égal au PCN de cette infrastructure ;
- les mouvements équivalents des aéronefs utilisant l'infrastructure lorsque leur ACN est supérieur au PCN de cette infrastructure.

$$C_i = D_i \times \frac{N'_4 \text{ civil} + N_{eq4} \text{ civil}}{(N'_4 \text{ civil} + N'_4 \text{ militaire}) + (N_{eq4} \text{ civil} + N_{eq4} \text{ militaire})}$$

avec :

- N'_4 : mouvements annuels moyens des quatre dernières années pour les aéronefs d'ACN inférieur ou égal au PCN, hélicoptères exclus ;
- N_{eq4} : mouvements équivalents annuels moyens des quatre dernières années, pour les aéronefs d'ACN supérieur au PCN ;
- D_i : montant total de l'investissement.

ARTICLE 23 - AIDES VISUELLES

Les dépenses d'investissement engagées pour réaliser ou mettre en conformité les équipements d'aides visuelles sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs nécessitant leur utilisation. La quote-part de la participation aux dépenses d'investissement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_v » :

$$C_v = D_v \times \frac{N_{v4} \text{ civil}}{N_{v4} \text{ civil} + N_{v4} \text{ militaire}}$$

avec :

- N_{v4} : moyenne annuelle de mouvements des quatre dernières années nécessitant une aide visuelle ;
- D_v : montant total de l'investissement.

ARTICLE 24 - TRAVAUX DIVERS DE GENIE CIVIL

Les dépenses d'investissement engagées pour les travaux divers de génie civil réalisés sur le secteur d'activités communes (exemple : réseaux divers...) au profit des usagers civils et militaires sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs. La quote-part de la participation aux dépenses d'investissement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_g » :

$$C_g = D_g \times \frac{N_4 \text{ civil}}{N_4 \text{ civil} + N_4 \text{ militaire}}$$

avec :

- N_4 : moyenne annuelle de mouvements des quatre dernières années, hélicoptères exclus ;
- D_g : montant total de l'investissement.

ARTICLE 25 - ACQUISITION DE MATERIELS D'EXPLOITATION DES PARTIES COMMUNES

Les dépenses d'acquisition de matériels sont réparties entre chaque bénéficiaire au prorata de son usage respectif. Dans le cas où le coût d'acquisition est supporté par un seul usager, son utilisation au profit d'un autre fait l'objet d'une facturation pour chaque prestation. En cas de besoin, les clés de répartition de ces dépenses sont définies en commission locale des affectataires.

La quote-part de la participation aux dépenses d'investissement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_m ».

TITRE IV : PARTAGE DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DES MISSIONS DE SECURITE ET DE SURETE ELIGIBLES A UN FINANCEMENT PAR LE PRODUIT DE LA TAXE D'AEROPORT

ARTICLE 26 - SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS ET SERVICE DE PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

Conformément aux textes en vigueur relatifs à l'application de l'article 1609 *quater* du code général des impôts, l'exploitant fournit au directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest les données relatives au trafic, aux coûts et aux ressources, nécessaires au calcul des tarifs de la taxe d'aéroport. Le directeur de l'aérodrome fournit à l'exploitant de la zone civile les éléments nécessaires à l'établissement de ces données. Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest valide les informations communiquées en vérifiant l'adéquation des moyens et leur dimensionnement par rapport au trafic, l'organisation de l'exploitation, leur rapport coût / efficacité, etc. ainsi que leur coût au regard des pratiques moyennes constatées pour des services comparables sur d'autres aérodromes civils recevant un trafic similaire.

26.1 Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

I. – Fonctionnement courant

La répartition des charges liées au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) est calculée au prorata du nombre de mouvements nécessitant un niveau de protection supérieur à 1 et prend en compte les dépenses réelles³ supportées par l'escadron de sécurité incendie et sauvetage (ESIS). La quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_{SI} » :

³ Les dépenses concernent à la fois les rémunérations du personnel, le soutien, le fonctionnement, les opérations, l'équipement et les infrastructures ; ces données proviennent des comptes organiques de l'Armée de l'air et sont transmises annuellement par l'Etat-major de l'Armée de l'air à la Base aérienne 705.

$$C_{S1} = D_{ESIS} \times \frac{N_{N2} \text{civil}}{N_{N2} \text{civil} + N_{N2} \text{militaire}}$$

avec :

N_{N2} : moyenne annuelle de mouvements des quatre dernières années, hélicoptères exclus, ayant nécessité un niveau de protection SSLIA supérieur ou égal au niveau 2 OACI ;

D_{ESIS} : montant des dépenses annuelles de l'ESIS de l'année n-1.

En dehors des horaires militaires publiés, il est fait application d'un forfait établi sur la base de coûts réels. Ce forfait dépend du niveau OACI requis et figure à l'annexe III.

Les charges financières induites par les formations civiles et le maintien de l'agrément des pompiers sont intégralement pris en charge par l'exploitant de la zone civile.

II. – Investissement

La répartition de l'investissement lié au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) est calculée au prorata du nombre de mouvements des quatre dernières années nécessitant un niveau de protection supérieur à 1. La quote-part de la participation aux dépenses d'investissement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_{S2} » :

$$C_{S2} = D_{ESISi} \times \frac{N_{N2} \text{civil}}{N_{N2} \text{civil} + N_{N2} \text{militaire}}$$

avec :

N_{N2} : moyenne annuelle de mouvements des quatre dernières années, hélicoptères exclus, ayant nécessité un niveau de protection SSLIA supérieur ou égal au niveau 2 OACI ;

D_{ESISi} : montant total de l'investissement

26.2 Prévention du péril animalier

I. – Fonctionnement courant

La répartition des charges est calculée au prorata du nombre de mouvements civils bénéficiant de ce service pendant les horaires militaires publiés et du nombre de mouvements militaires (hélicoptères exclus) ; elle prend en compte les dépenses réelles de la section de prévention du péril animalier (SPPA) de la Base aérienne 705. La quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_{S3} » :

$$C_{S3} = D_{SPPA} \times \frac{N_{SPPA} \text{civil}}{N_{SPPA} \text{civil} + N_{SPPA} \text{militaire}}$$

avec :

N_{SPPA} : nombre de mouvements de l'année ayant bénéficié des services de la SPPA ;

D_{SPPA} : montant des dépenses annuelles de la SPPA de l'année n-1.

II. – Investissement

Les travaux d'investissement nécessaires à la mise en conformité des installations existantes en application des dispositions de l'arrêté du 17 août 2010 susvisé relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la Défense est affectataire principal sont pris en charge en totalité par l'exploitant de la zone civile.

Les dépenses d'investissement incombant à l'exploitant sont notées « C_{S4} ».

26.3 Total des dépenses du Titre IV

La quote-part « C_S » de la participation aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des missions de sécurité et de sûreté éligibles à un financement par le produit de la taxe d'aéroport incombant au trafic civil est :

$$C_S = C_{S1} + C_{S2} + C_{S3} + C_{S4}$$

TITRE V : PARTAGE DES DEPENSES D'ENTRETIEN ET DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ET SERVICES A USAGE COMMUN

ARTICLE 27 - CHARGES LIEES AUX MOUVEMENTS DES AERONEFS

27.1 Entretien des chaussées aéronautiques

Les dépenses engagées pour l'entretien sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs nécessitant leur utilisation.

La quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_e » :

$$C_e = D_e \times \frac{N_{civil}}{N_{civil} + N_{militaire}}$$

avec :

- N : mouvements de l'année, hélicoptères exclus ;
- D_e : dépense totale annuelle de fonctionnement.

27.2 Aide à la circulation aérienne

Pendant les horaires militaires publiés, l'ESCA et l'ESICA de la base aérienne 705 assurent les services de la circulation aérienne au profit des mouvements civils dans le cadre de leur mission.

27.3 Inspection de l'aire de mouvement

La répartition des charges est calculée au prorata du nombre de mouvements civils nécessitant ce service pendant les horaires militaires publiés et du nombre de mouvements militaires (hélicoptères exclus) ; elle prend en compte les dépenses réelles de la section plate-forme de l'ESME de la Base aérienne 705. La quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_{ME} » :

$$C_{ME} = D_{ESMEpf} \times \frac{N_{ESMEpf}^{civil}}{N_{ESMEpf}^{civil} + N_{ESMEpf}^{militaire}}$$

avec :

- N_{ESMEpf} : nombre de mouvements de l'année ayant nécessité les services de la section plate-forme de l'ESME ;
- D_{ESMEpf} : montant des dépenses annuelles de la section plate-forme de l'ESME de l'année n-1.

ARTICLE 28 - ENTRETIEN ET FONCTIONNEMENT DES AIDES VISUELLES

Les dépenses engagées pour l'entretien et le fonctionnement des équipements d'aides visuelles (nocturnes et diurnes), y compris l'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement, sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs nécessitant leur utilisation ; un relevé mensuel des « balisages » sera effectué par l'affectataire principal pour tenir compte de l'évolution des prix de

l'électricité ; la quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_b » :

$$C_b = C_{b1} + C_{b2}$$

avec :

- C_{b1} : contribution au balisage hors dépenses d'énergie électrique ;
- C_{b2} : contribution aux dépenses d'énergie électrique liées au balisage.

avec :

$$C_{b1} = D_{b1} \times \frac{N_v \text{ civil}}{N_v \text{ civil} + N_v \text{ militaire}}$$

avec :

- N_v : nombre de mouvements (relevé mensuel) ayant nécessité une aide visuelle ;
- D_{b1} : dépenses de balisage hors dépenses d'énergie électrique.

et

$$C_{b2} = N_v \text{ civil} \times T_f \times W_{kW} \times P_E$$

avec :

- N_v : nombre de mouvements (relevé mensuel) ayant nécessité une aide visuelle ;
- T_f : durée forfaitaire du balisage par mouvement ayant nécessité la mise en œuvre du balisage (durée convenue à une demi-heure) ; $T_f = 30$ minutes ;
- W_{kW} : puissance installée (kW) des installations de balisage lumineux et aide à l'approche ;
- P_E : prix du kWh (tarif TTC).

ARTICLE 29 - UTILISATION D'OUTILLAGES DIVERS D'EXPLOITATION

Les dépenses engagées pour l'entretien et le fonctionnement de ces équipements sont réparties au prorata des mouvements d'aéronefs. La quote-part de la participation aux dépenses de fonctionnement correspondantes incombant au trafic civil est notée « C_o » :

$$C_o = D_o \times \frac{N \text{ civil}}{N \text{ civil} + N \text{ militaire}}$$

avec :

- N : nombre de mouvements de l'année, hélicoptères exclus ;
- D_o : montant annuel des dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces équipements.

ARTICLE 30 - UTILISATION DE L'AERODROME EN DEHORS DES HORAIRES MILITAIRES PUBLIES

Pour répondre aux besoins de l'aviation civile en dehors des horaires militaires publiés, la base aérienne 705 fait appel au personnel des services à usage commun.

Le coût est intégralement supporté par l'exploitant de la zone civile. Toutefois, en ce qui concerne la répartition des charges de prestations de services de circulation aérienne, celle-ci sera discutée dans le cadre du groupe de travail national prévu à cet effet et fera, le cas échéant, l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les aéronefs dont la nature requiert un niveau de SSLIA inférieur à 2 doivent acquitter un forfait identique à celui qui est applicable en horaires militaires publiés.

Dans les autres cas, un forfait minimal est pris en compte ainsi que les services effectivement utilisés selon les décomptes figurant en annexe III.

Le forfait de départ implique automatiquement 1h30 d'intervention puis le décompte est réalisé par demi-heure (qui équivaut au tiers du forfait), toute demi-heure commencée étant due. L'immobilisation des véhicules n'est pas facturée.

Le personnel mobilisé entre 07h00 et 9h00, entre 12h00 et 14h00 ou entre 19h00 et 21h00, heures locales, bénéficiera d'un repas.

Le montant des forfaits est réévalué tous les ans au moyen de l'indice des prix à la consommation harmonisé publié tous les mois par l'INSEE.

TITRE VI : PARTICIPATIONS FINANCIERES

ARTICLE 31 - DEPENSES D'INVESTISSEMENT

L'exploitant de la zone civile pourra apporter une participation financière aux projets présentés par l'affectataire principal relevant de l'article 20 de la présente convention sous réserve de l'inscription des crédits correspondants et, le cas échéant, de l'accord des participants au financement.

ARTICLE 32 - DEPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN

Pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien, le budget prévisionnel pour l'année n est proposé en fin d'année n-1 sur la base des dépenses n-2 et des mouvements prévisionnels d'aéronefs.

La présentation de la facture définitive l'année n est faite au premier trimestre de l'année n+1 sur la base des dépenses de l'année n-1 et des mouvements réels de l'année n, après avis de la commission locale des affectataires.

Pour les exercices suivants, la facture de l'année n sert ensuite de prévision pour l'année n+1.

ARTICLE 33 - REGIME COMPTABLE

33.1 Pièces justificatives

Le versement de la contribution facturée à l'exploitant de la zone civile concernant les dépenses d'investissement visées à l'article 20 et le règlement par l'exploitant de la zone civile des factures de dépenses d'entretien et de fonctionnement visées à l'article 21 interviendra sur présentation des pièces justificatives suivantes :

1. pour les *dépenses d'investissement visées à l'article 20* :
 - a. la demande de versement de la contribution de l'exploitant de la zone civile aux dépenses d'investissement ;
 - b. le tableau récapitulatif des factures acquittées visé par l'agent comptable de l'autorité militaire ;
 - c. les copies des factures acquittées en annexe au tableau récapitulatif précité ;

2. pour les *dépenses de fonctionnement et d'entretien visées à l'article 21* :

- a. le tableau récapitulatif des mouvements d'aéronefs de l'année n et des dépenses de l'armée de l'Air de l'année n-1 en coût complet correspondant aux services à usage commun, ventilé par catégorie de dépenses conformément à l'instruction n° 1558/DEF/EMAA/BFB/CO du 21 novembre 1995, visé par l'agent comptable de l'autorité militaire ;
- b. la facture correspondante.

Ces pièces justificatives seront transmises par le service exécutant compétent (PFAF Centre ouest) à l'adresse suivante :

Monsieur le Directeur général de la SETA
40 rue de l'Aéroport – 37100 TOURS

33.2 Modalités de paiement

Les dépenses d'investissement objet de la présente convention sont payées trimestriellement.

Les dépenses de fonctionnement et d'entretien facturées par l'armée de l'Air pour l'année n sont payées annuellement au premier semestre de l'année n+1 sur la base de la facture présentée au premier semestre de l'année n+1. Pour celles supportées par le groupement de soutien de la base de défense (GSBDD) et l'unité de soutien d'infrastructure de la défense (USID), le paiement est effectué sur présentation des factures acquittées, à l'exception des charges de personnels (rémunération et charges sociales).

TROISIEME PARTIE : DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 34 - REVISION, RESILIATION ET DENONCIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

I. – La convention peut être révisée à tout moment à la demande de l'une des parties.

II. – Il peut être mis fin à la convention à tout moment par accord entre le directeur de l'aérodrome, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest et l'exploitant de la zone civile.

III. – La convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée aux parties signataires sous réserve d'un préavis de douze mois.

IV. – L'exploitant de la zone civile peut dénoncer la présente convention par lettre recommandée avec accusé de réception envoyé aux parties signataires sous réserve d'un préavis de douze mois.

ARTICLE 35 - RESILIATION DE LA CONVENTION POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

I. – A tout moment, la convention peut être résiliée sans préavis :

- a) si l'intérêt général l'exige ;
- b) pour l'un des motifs visés à l'article D. 212-1 du code de l'aviation civile.

En cas de résiliation pour motif d'intérêt général, l'exploitant de la zone civile a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation. Cette indemnité est versée au plus tard le 30 juin de l'année suivant l'année de la résiliation.

II. – L'exploitant de la zone civile remet à l'Etat les biens de retour en bon état d'entretien. Ces remises donnent lieu à l'établissement d'un état des lieux.

ARTICLE 36 - REGLEMENT DES LITIGES

36.1 Règlement amiable

En cas de difficulté quelconque liée à l'exécution de la présente convention, quels qu'en soient la cause ou l'objet, il est expressément convenu, et ce avant tout recours contentieux, que les parties procéderont par voie de règlement amiable. Pour ce faire, les parties s'obligent à entamer, sans délai et sans condition préalable, des négociations aux fins de résoudre tout différend.

36.2 Attribution de la juridiction

A défaut de règlement amiable, visé à l'article 36.1, le tribunal administratif de Tours sera seul compétent pour connaître du contentieux.

36.3 Notification et mise en demeure

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions de la présente convention, sont valablement effectuées par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Dans les autres cas, les parties conviennent de procéder par échanges de courrier ou par voie électronique, chaque partie étant responsable du mode de transmission choisi et du mode de preuve qui y est associé.

ARTICLE 37 - VALIDITE ET EXECUTION DE LA CONVENTION

I. – La présente convention prend effet pour une durée de 5 ans à compter de la date de sa signature.

II. – Les annexes I, II et III de la présente convention font partie intégrante de la convention.

III. – Le directeur de l'aérodrome et le directeur de la sécurité de l'aviation civile Ouest, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

Fait à Tours, en trois exemplaires originaux, le

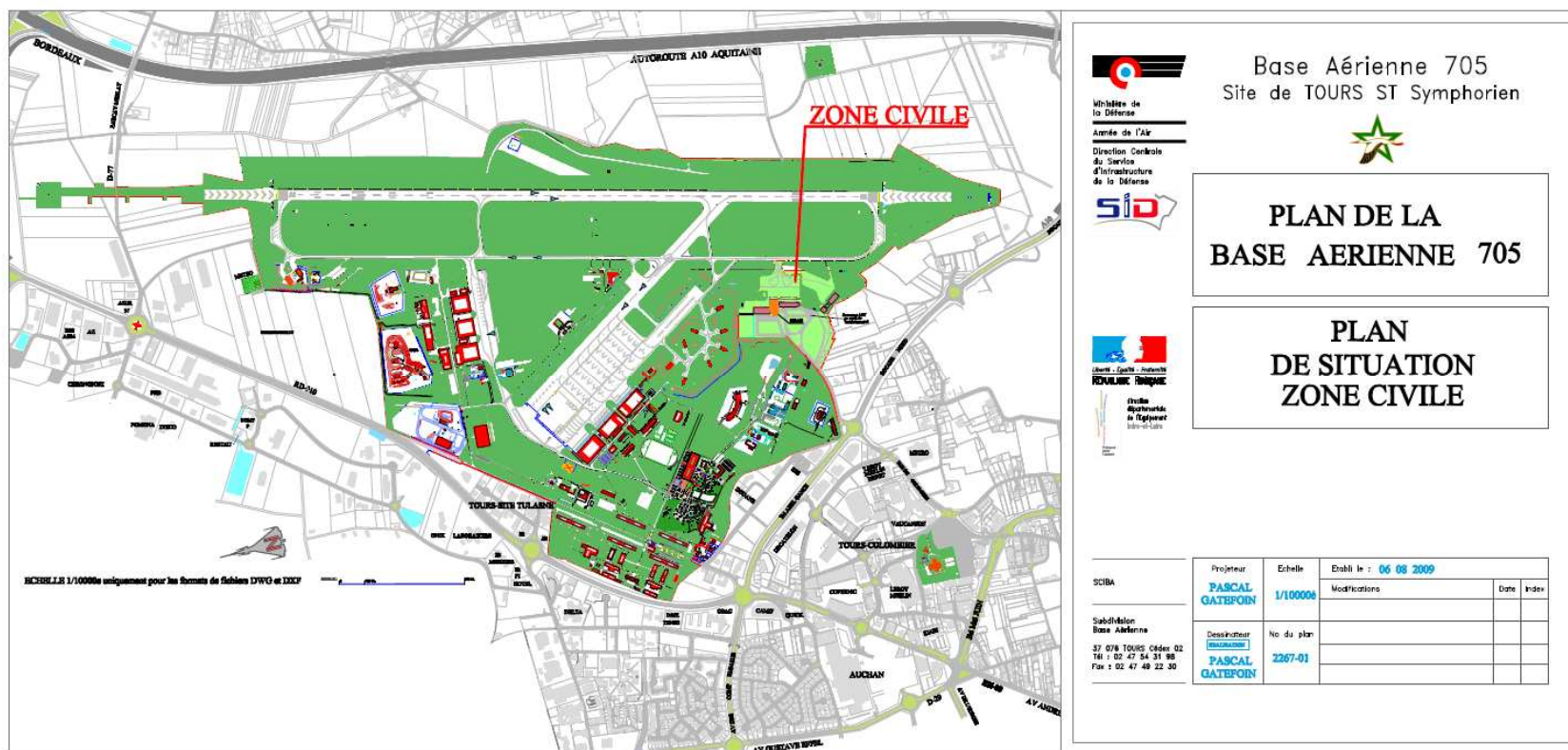
Pour le Ministre de la Défense,
le Commandant de la base
aérienne 705,
Directeur de l'aérodrome de
Tours-

Pour le Ministre chargé de
l'Aviation civile,
le Directeur de la Sécurité de
l'Aviation civile Ouest

Pour l'exploitant de la zone civile
de l'aérodrome

Colonel

ANNEXE I PLAN DE LA ZONE AEROPORTUAIRE



ANNEXE II

FICHES DE CALCUL

FICHE 1 : DONNEES CONCERNANT LES MOUVEMENTS D'AERONEFS

Donnée	Description	Valeur
N	nombre de mouvements de l'année, hélicoptères exclus	N civil = ... N militaire = ...
N ₄	moyenne annuelle de mouvements des années 20... à 20... (quatre dernières années), hélicoptères exclus	N ₄ civil = ... N ₄ militaire = ...
N' ₄	mouvements annuels moyens des quatre dernières années pour les aéronefs d'ACN inférieur ou égal au PCN, hélicoptères exclus	N' ₄ civil = ... N' ₄ militaire = ...
N _{eq4}	mouvements équivalents annuels moyens des quatre dernières années, pour les aéronefs d'ACN supérieur au PCN	N _{eq4} civil = ... N _{eq4} militaire = ...
N _v	nombre de mouvements civils de l'année 20.... ayant nécessité une aide visuelle <i>Remarque</i> : pour les mouvements N _v civils, on prendra, en approximation, le nombre de mouvements civils IFR et pour les mouvements N _v militaires, la totalité des mouvements militaires.	N _v civil = ... N _v militaire = N militaire = ...
N _{v4}	moyenne annuelle de mouvements des années 20... à 20... (quatre dernières années) ayant nécessité une aide visuelle <i>Remarque</i> : pour les mouvements N _{v4} civils, on prendra, en approximation, le nombre moyen de mouvements civils IFR et pour les mouvements N _{v4} militaires, la totalité des mouvements moyens militaires.	N _{v4} civil = ... N _{v4} militaire = N ₄ militaire = ...
N _{N2}	moyenne annuelle de mouvements des quatre dernières années, hélicoptères exclus, ayant nécessité un niveau de protection SSLIA supérieur ou égal au niveau 2 OACI <i>Remarque</i> : on considérera que les seuls mouvements ne nécessitant pas un niveau de protection SSLIA supérieur ou égal au niveau 2 OACI sont les mouvements d'aéroclubs et d'hélicoptères.	N _{N2} civil = ... N _{N2} militaire = N = ...
N _{SPPA}	nombre de mouvements commerciaux de l'année ayant nécessité les services de la SPPA de la BA 705.	N _{SPPA} civil = ... N _{SPPA} militaire = ...
N _{ESMEpf}	nombre de mouvements de l'année ayant nécessité les services de la section plate-forme de l'ESME	N _{ESMEpf} civil = ... N _{ESMEpf} militaire = ...

FICHE 2 : DONNEES CONCERNANT LES DEPENSES

Donnée	Description	Valeur
D_i	montant total des dépenses d'investissement engagées pour réaliser ou renforcer des chaussées aéronautiques du secteur d'activités communes en 20....	$D_i = \dots \text{€}$
D_g	dépenses d'investissement engagées pour les travaux divers de génie civil réalisés sur le secteur d'activités communes en 20...	$D_g = \dots \text{€}$
D_v	dépenses d'investissement engagées pour réaliser ou mettre en conformité les équipements d'aides visuelles en 20...	$D_v = \dots \text{€}$
D_{b1}	dépenses de fonctionnement engagées pour l'entretien et le fonctionnement des équipements d'aides visuelles (nocturnes et diurnes) en 20...., hors énergie électrique.	$D_{b1} = \dots \text{€}$
D_o	dépenses de fonctionnement engagées pour l'entretien et le fonctionnement d'outillages divers d'exploitation en 20.....	$D_o = \dots \text{€}$
D_{ESIS}	montant des dépenses annuelles de l'ESIS (escadron des services d'incendie et de secours) de l'année n-1	$D_{ESIS} = \dots \text{€}$
D_{ESISi}	montant total de l'investissement lié au SSLIA	$D_{ESISi} = \dots \text{€}$
D_{SPPA}	montant des dépenses annuelles de fonctionnement de la SPPA de l'année n-1	$D_{SPPA} = \dots \text{€}$
D_e	Dépense totale annuelle de fonctionnement	$D_e = \dots \text{€}$
D_{ESMEpf}	montant des dépenses annuelles de fonctionnement de la section plate-forme de l'ESME de l'année n-1	$D_{ESMEpf} = \dots \text{€}$
T_f	durée forfaitaire du balisage par mouvement ayant nécessité la mise en œuvre du balisage	$T_f = 0,5 \text{ heure}$
W_{kW}	puissance installée en kW des installations de balisage lumineux, aide à l'approche et services ATS	$W_{kW} = \dots \text{kW}$
P_E	prix moyen du kWh (tarif TTC) pour l'année 20...	$P_E = \dots \text{€/kWh}$

FICHE 3 : PARTAGE DES DEPENSES

Nature des dépenses	Formule de répartition	Quote-part incombant au trafic civil
Investissement : chaussées aéronautiques (article 22)	$C_i = D_i \times \frac{N'_{4\text{ civil}} + N_{eq4\text{ civil}}}{(N'_{4\text{ civil}} + N'_{4\text{ militaire}}) + (N_{eq4\text{ civil}} + N_{eq4\text{ militaire}})}$	$C_i = \dots \text{€}$
Investissement : aides visuelles (article 23)	$C_v = D_v \times \frac{N_{v4\text{ civil}}}{N_{v4\text{ civil}} + N_{v4\text{ militaire}}}$	$C_v = \dots \text{€}$
Travaux d'investissement divers de génie civil (article 24)	$C_g = D_g \times \frac{N_4\text{ civil}}{N_4\text{ civil} + N_4\text{ militaire}}$	$C_g = \dots \text{€}$
Acquisition de matériel d'exploitation des parties communes (article 25)		$C_m = \dots \text{€}$
Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) (article 26.1)	Fonctionnement : $C_{S1} = D_{ESIS} \times \frac{N_{N2\text{ civil}}}{N_{N2\text{ civil}} + N_{N2\text{ militaire}}}$ Investissement : $C_{S2} = D_{ESISi} \times \frac{N_{N2\text{ civil}}}{N_{N2\text{ civil}} + N_{N2\text{ militaire}}}$	$C_{S1} = \dots \text{€}$ $C_{S2} = \dots \text{€}$
Prévention du péril animalier (article 26.2)	Fonctionnement : $C_{S3} = D_{SPPA} \times \frac{N_{SPPA\text{ civil}}}{N_{SPPA\text{ civil}} + N_{SPPA\text{ militaire}}}$ Investissement : C_{S4}	$C_{S3} = \dots \text{€}$ $C_{S4} = \dots \text{€}$
Total des dépenses du Titre IV (article 26.3)	$C_S = C_{S1} + C_{S2} + C_{S3} + C_{S4}$	$C_S = \dots \text{€}$
Entretien des chaussées aéronautiques (article 27.1)	$C_e = D_e \times \frac{N_{\text{civil}}}{(N_{\text{civil}} + N_{\text{militaire}})}$	$C_e = \dots \text{€}$
Inspection de l'aire de mouvement (article 27.3)	$C_{ME} = D_{ESMEpf} \times \frac{N_{ESMEpf\text{ civil}}}{N_{ESMEpf\text{ civil}} + N_{ESMEpf\text{ militaire}}}$	$C_{ME} = \dots \text{€}$
Entretien et fonctionnement des aides visuelles (article 28)	$C_{b1} = D_{b1} \times \frac{N_v\text{ civil}}{N_v\text{ civil} + N_v\text{ militaire}}$	$C_{b1} = \dots \text{€}$
	$C_{b2} = N_v\text{ civil} \times T_f \times W_{kw} \times P_E$	$C_{b2} = \dots \text{€}$
	$C_b = C_{b1} + C_{b2}$	$C_b = \dots \text{€}$
Utilisation d'outillages divers d'exploitation (article 29)	$C_o = D_o \times \frac{N\text{ civil}}{N\text{ civil} + N\text{ militaire}}$	$C_o = \dots \text{€}$

FICHE 4 : FACTURATIONS

1 – Facturation au profit de l'armée de l'air : $C_S + C_{ME}$

L'établissement de l'estimation financière est réalisé une fois par an par le bureau finances du groupement de soutien de la base de défense (GSBDD/SAF/FIN) à partir des éléments de calcul fournis par l'EMAA/BFB et de l'état de recensement des mouvements aéronefs communiqué par l'ESCA.

Cette évaluation financière et le partage des charges afférentes fait l'objet d'une validation en commission locale des affectataires. Il aboutit à la validation de la facture adressée à l'exploitant de la zone civile.

Conformément à l'article 33.2, l'exploitant est destinataire de la facture ainsi établie.

Cette facturation est ensuite transmise au GSBDD/SAF/FIN, seul point d'entrée du service exécutant PFAF Centre Ouest de Rennes en charge du recouvrement des recettes du BOP AIR via l'établissement d'un titre de perception à l'encontre de l'exploitant.

Un état récapitulatif est adressé à l'EMAA/BFB/division gestion.

Ces recettes viendront abonder les ressources financières du RUO EMAA AGSC 0178-0031-AA02.

2 – Facturation au profit du GSBDD de Tours : C_{b2}

Les dépenses résultant de la mise en œuvre de l'aide visuelle-balisage (C_{b2}) doivent faire l'objet d'un remboursement au GSBDD qui a initié ces dépenses à partir des ressources financières du BOP soutien EMA.

L'estimation financière est établie annuellement par le GSBDD/SAF/FIN à partir des états fournis par l'ESCA (nombre de balisages) et selon le tarif moyen du kWh sur l'année considérée (GSBDD/service soutien commun/domaine).

Cette estimation financière doit faire l'objet d'une validation en commission locale des affectataires.

La seule distinction qui doit être mentionnée par la PFAF CO dans son état récapitulatif adressé au SCA/CESGA est la mention du RUO EMA SCA 0178-0068-SO61 et du centre de profit BDD TOURS D0410U4037.

3 – Facturation au profit de l'USID : $C_i + C_v + C_g + C_m + C_e + C_{b1} + C_o$

La prise en compte par l'exploitant de la zone civile d'une partie de ces charges en application des formules de calcul proposées revient à faire payer à ce dernier des factures pour un montant équivalent au montant estimé des dépenses consacrées de l'année n-1 et du ratio de répartition entre mouvements militaires et civils.

Les données nécessaires au calcul proviennent du suivi financier des dépenses de l'Unité de Soutien d'Infrastructure de la Défense (USID) et de l'ESCA pour le calcul des mouvements militaires et civils.

Cette évaluation financière doit faire l'objet d'une validation en commission locale des affectataires d'année n-1.

Ces recettes viendront abonder les ressources financières du RBOP Soutien 0212-0075

ANNEXE III

DONNEES DE REFERENCE POUR L'ANNEE 2012

DEPENSES D'EXPLOITATION POUR LES ACTIVITES EN HORAIRES MILITAIRES PUBLIES

Tableau 1

Dépenses des unités ESME (section plateforme), ESIS,, MPF et EP en 2010 en M€ courants :

Unité (M€)	RCS	SOUT-PERS	FONCT	OPS	EQT-PART	INFRA	TOTAL	Base facturable	
ESME 2B.705 (section plateforme)	2,066	0,253	0,123	0,002	0,027	0,000	2,471	D _{ESMEpf} (art. 23.3)	0,216
ESIS 1H.705	2,148	0,343	0,166	0,000	0,034	0,000	2,691	D _{ESIS} (art. 23.1)	2,331
ESCA 1C.705 (météorologie)	0,219	0,032	0,015	0,000	0,003	0,000	0,269	X	0,000
ESCA 1C. 705 (péril animalier)	0,106	0,015	0,008	0,000	0,002	0,000	0,131	D _{SPPA} (art. 23.2)	0,131
EP 1G.705	3,422	0,549	0,266	0,000	0,055	0,000	4,292	X	0,000
						Total facturable			2,678

ESME : escadron de soutien des matériels environnement

ESIS : escadron de sécurité incendie et sauvetage

ESCA : escadron des services de la circulation aérienne

EP : escadron de protection

Les données du tableau ci-dessus pour les services ESCA 1C.705 météorologie sont données à titre indicatif car les coûts ne sont pas facturables : les services de météorologie ne sont pas utilisés. De même pour l'EP 1G.705, en application du code de l'aviation civile, les pouvoirs de police sont assurés par le préfet de l'Indre et Loire sur la zone civile.

Le tableau de correspondance des services assurant les missions est le suivant :

Unités	Désignation	Missions intéressant la convention
Escadron de soutien des matériels environnement (section plateforme)	ESME 2B.705	inspection de l'aire de mouvement (dont balayage, nettoyage et déneigement de la piste) (art. 27.3)
Escadron de sécurité incendie et sauvetage	ESIS 1H.705	sauvetage et lutte contre les incendies des aéronefs (art. 26.1)
Moyens plateforme	ESCA 1C.705	prévention du péril animalier (art. 26.2)

UTILISATION DE LA PLATE-FORME EN DEHORS DES HORAIRES MILITAIRES PUBLIÉS

Les aéronefs dont la nature requiert un niveau de SSLIA inférieur à 2 doivent acquitter un forfait identique à celui qui est applicable en horaires militaires publiés.

Dans les autres cas, un forfait basé sur le tableau 2 est appliqué. Les services effectivement consommés en supplément sont imputés sur la base du tableau 3.

Le forfait de départ implique automatiquement 1h30 d'intervention puis le décompte est réalisé par demi-heure (qui équivaut au tiers du forfait), toute demi-heure commencée étant due.

L'immobilisation des véhicules n'est facturée que pendant le temps d'intervention des équipes et non durant tout le temps de leur mise à disposition.

Le personnel mobilisé entre 07h00 et 9h00, entre 12h00 et 14h00 ou entre 19h00 et 21h00, heures locales, bénéficiera d'un repas.

Les forfaits sont réévalués tous les ans au moyen de l'Indice des Prix à la Consommation Harmonisé publié tous les mois par l'INSEE.

Tableau 2 : Forfait ESIS pour l'ouverture de la piste en HNO

Unité	Nature	Coût moyen	Nombre de personnels/véhicules	Nombre d'heures moyen	Coût total
ESIS Niveau 6 ou 7 OACI	MDRE à sous-off. subalterne	30.16	5	1.5	226.20
	VMA*	56.36	2	1.5	169.08
X	véhicule léger	10.91	5	2	109.10
				Coût total	504.38 €

*Véhicule Mousse d'Aérodrome