

Consultation publique

Critères à retenir concernant les décisions de l'Autorité de régulation des transports à prendre en application de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile

Début : **16 mai 2022**

Fin : **6 juin 2022**

Contexte

L'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile prévoit en son article 5 que « *lorsqu'une commission consultative économique est réunie pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1, les usagers dont le trafic est significatif sur ce ou ces aérodromes, et en représentant les principales catégories de trafic, transmettent à l'exploitant d'aérodrome préalablement à la tenue de la commission (...), les éléments mentionnés au I de l'article L. 6325-7 du code des transports* ».

Le dernier alinéa de cet article précise qu'« *une décision de l'Autorité de régulation des transports (...) liste [ces] usagers* » et que cette décision est rendue publique.

Le présent document a pour objet de partager avec les parties prenantes les critères que l'Autorité de régulation des transports (ci-après « Autorité ») envisage de retenir pour déterminer les usagers qui seront listés dans les décisions qu'elle sera amenée à prendre en application de l'arrêté susmentionné. L'Autorité le soumet à la consultation publique afin d'éclairer ses réflexions et de recueillir l'avis des parties prenantes sur ses premières orientations.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les premiers éléments de réflexion de l'Autorité en ce qui concerne les critères à retenir en vue de l'adoption des décisions qu'elle sera amenée à prendre en application de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile et de consulter l'ensemble des acteurs intéressés sur ces éléments.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur les problématiques qui sont exposées dans le présent document.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 6 juin 2022, par courriel, à l'adresse suivante : consultation.publique@autorite-transport.fr

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi.

L'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Références

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Code des transports

- Article L. 1264-2
- Article L. 6323-2
- Article L. 6325-1 et suivants, en particulier l'article L. 6325-7
- Articles L. 6327-1 et suivants

Code de l'aviation civile

- Article R. 224-1
- Article R. 224-3 et suivants

Arrêtés

- Arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, notamment son article 5

Décisions de la direction du transport aérien fixant la liste des usagers mentionnée à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile :

- Décision du 30 mai 2012 relative à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac
- Décision du 30 mai 2012 relative aux aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron
- Décision du 30 mai 2012 relative à l'aéroport de Marseille-Provence
- Décision du 30 mai 2012 relative à l'aéroport de Nantes-Atlantique
- Décision du 30 mai 2012 relative aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu
- Décision du 22 juin 2012 relative à l'aéroport de Toulouse-Blagnac
- Décision du 18 juillet 2012 relative aux aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle

Sommaire

1. IL INCOMBE À L'AUTORITÉ DE FIXER LA LISTE DES USAGERS DEVANT TRANSMETTRE DES INFORMATIONS AUX EXPLOITANTS DES AÉRODROMES, PRÉALABLEMENT À LA TENUE DES COMMISSIONS CONSULTATIVES ÉCONOMIQUES	5
2. L'AUTORITÉ ENVISAGE D'ADOPTER PLUSIEURS DÉCISIONS PERMETTANT UNE ACTUALISATION DES LISTES PRÉCÉDEMMENT ÉTABLIES PAR LA DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN	5
3. L'AUTORITÉ SOUHAITE CONSULTER TOUTE PARTIE INTERESSÉE SUR LES CRITÈRES PERMETTANT DE FIXER, DANS CHACUNE DES DÉCISIONS, LA LISTE DES USAGERS PRÉVUE À L'ARTICLE 5 DE L'ARRÊTÉ DU 16 JANVIER 2012	6
3.1. L'Autorité entend déterminer des critères qui, d'une part, ont vocation à être stables dans le temps et qui, d'autre part, seront rendus publics.....	7
3.2. Les critères proposés dans le cadre de la présente consultation découlent de l'application de quatre éléments méthodologiques souhaités par l'Autorité.....	7
3.3. L'Autorité propose de retenir trois critères permettant d'identifier les usagers qui répondent aux exigences de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012	12
4. POUR ÊTRE EN MESURE DE FIXER LES LISTES D'USAGERS, L'AUTORITÉ ENVISAGE DE PROCÉDER À UNE COLLECTE D'INFORMATIONS AUPRÈS DES EXPLOITANTS DES AÉRODROMES CONCERNÉS	14
4.1. L'Autorité doit disposer de données de trafic fiables, homogènes et complètes en ce qui concerne les aérodromes entrant dans son champ de compétences pour lui permettre d'adopter les décisions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012	14
4.2. Une demande de communication de données sera transmise aux aérodromes régulés	14
4.3. L'Autorité procèdera à la collecte de données dans le respect de l'ensemble des règles qui s'imposent à elle.....	16

1. IL INCOMBE À L'AUTORITÉ DE FIXER LA LISTE DES USAGERS DEVANT TRANSMETTRE DES INFORMATIONS AUX EXPLOITANTS DES AÉRODROMES, PRÉALABLEMENT À LA TENUE DES COMMISSIONS CONSULTATIVES ÉCONOMIQUES

1. L'article 7, paragraphe 2, de la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires prévoit que les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports fournissent à l'entité gestionnaire, avant chaque consultation relative à l'application du système de redevances aéroportuaires et leur niveau, des informations concernant notamment :
 - Les prévisions de trafic ;
 - Les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte ;
 - Leurs projets de développement sur l'aéroport considéré et ;
 - Leurs besoins sur l'aéroport considéré.
2. L'article L. 6325-7 du code des transports transpose cet article pour les aéroports mentionnés à l'article L. 6323-2 de ce code et les aéroports appartenant à l'État.
3. L'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aéroports des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile (ci-après « arrêté du 16 janvier 2012 ») prévoit que « *les usagers dont le trafic est significatif sur ce ou ces aéroports et en représentant les principales catégories de trafic* » transmettent à l'exploitant d'aéroport, préalablement à la tenue de la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco ») visée à l'article R. 224-3 du même code, les éléments listés à l'article L. 6325-7 du code des transports.
4. Le dernier alinéa de cet article précise qu'une décision de l'Autorité liste les usagers concernés, et que cette décision est rendue publique.
5. Cette mission était auparavant impartie au ministre chargé de l'aviation civile, intervenant au travers de la direction du transport aérien (ci-après la « DTA ») de la direction générale de l'aviation civile (ci-après « DGAC »), puis à l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ci-après « ASI »).

2. L'AUTORITÉ ENVISAGE D'ADOPTER PLUSIEURS DÉCISIONS PERMETTANT UNE ACTUALISATION DES LISTES PRÉCÉDEMMENT ÉTABLIES PAR LA DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN

6. En 2012, la DTA a pris sept décisions¹ concernant les aéroports ou systèmes d'aéroports actuellement dans le champ de compétence de l'Autorité.

¹ Décisions fixant la liste des usagers mentionnée à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aéroports des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile. Une décision a été adoptée par aéroport ou système d'aéroports concerné, à savoir les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Toulouse-Blagnac, et Marseille-Provence.

7. Néanmoins, au cours de la dernière décennie, certaines compagnies aériennes ont fait faillite, d'autres ont fusionné et certains usagers ont acquis des parts de marché significatives sur certains aérodromes, sans que cela ait conduit à une révision de ces décisions.
8. Ainsi, l'Autorité souhaite publier les décisions prévues à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012, ce qui permettra de mettre à jour les listes de compagnies aériennes établies par la DTA en 2012 et aux exploitants d'aérodromes de disposer de l'ensemble des informations opérationnelles prévues à l'article L. 6325-7 du code des transports pour l'élaboration de leurs propositions tarifaires. Pour ce faire, l'Autorité envisage, à ce stade, d'adopter une décision par aérodrome ou système d'aérodromes, dès lors qu'il(s) dispose(nt) d'une CoCoÉco². Cette décision listera nominativement les compagnies soumises à l'obligation de transmission d'informations prévue à l'article L. 6325-7 du code des transports.
9. Par ailleurs, l'Autorité considère que l'adoption de nouvelles décisions fixant des listes actualisées d'usagers qui devront transmettre des informations utiles aux exploitants d'aérodromes contribuera à renforcer la qualité des prévisions établies par ces derniers, afin que leur proposition tarifaire soit la plus appropriée possible. Ces nouvelles décisions devraient, par conséquent, contribuer à renforcer la transparence entre usagers et exploitants et ainsi, améliorer la qualité des échanges au sein des CoCoÉco.
10. En outre, l'Autorité rappellera, dans chacune de ses décisions, que tout usager qui ne figurerait pas sur les listes établies par cette première, restera, en tout état de cause, libre de transmettre à l'exploitant aéroportuaire des informations qui lui permettraient d'affiner la proposition formulée dans le cadre des CoCoÉco, et en particulier celles listées à l'article L. 6325-7 du code des transports.
11. Enfin, l'Autorité s'assurera, de façon annuelle, de la validité des listes des usagers au regard de la méthodologie arrêtée et procédera, si besoin, à l'actualisation des décisions. L'Autorité confrontera, ainsi, pour chaque aérodrome concerné, d'une part, les données de trafic de l'aérodrome, d'autre part, les critères retenus pour établir les listes des usagers. Pour ce faire, l'Autorité procédera, annuellement, à une collecte des données de trafic, auprès des exploitants des aérodromes concernés. Dans le cas où la liste des usagers d'un aérodrome connaîtrait des évolutions, eu égard à l'application des critères retenus, l'Autorité adoptera une nouvelle décision pour l'aérodrome concerné.

3. L'AUTORITÉ SOUHAITE CONSULTER TOUTE PARTIE INTERESSÉE SUR LES CRITÈRES PERMETTANT DE FIXER, DANS CHACUNE DES DÉCISIONS, LA LISTE DES USAGERS PRÉVUE À L'ARTICLE 5 DE L'ARRÊTÉ DU 16 JANVIER 2012

12. L'Autorité entend recueillir les observations des parties intéressées sur les critères qu'elle envisage de retenir pour établir, pour les aérodromes concernés, les décisions fixant les listes des usagers

² Conformément aux dispositions de l'article L. 6327-2 du code des transports, les aéroports entrant dans le champ de compétence de l'Autorité à la date du 1^{er} janvier 2021 et pour lesquels les décisions doivent être prises sont les suivants : (i) aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, (ii) aéroport de Paris-Le Bourget, (iii) aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, (iv) aéroport de Toulouse-Blagnac, (v) aéroport de Bordeaux-Mérignac, (vi) aéroport de Nantes-Atlantique, (vii) aéroport de Marseille-Provence et (viii) aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron.

Au regard de son statut particulier d'aéroport binational, l'aéroport de Bâle-Mulhouse ne dispose pas *stricto sensu* d'une commission consultative économique au sens du II de l'article R.224-3 du code de l'aviation civile, mais d'un comité des usagers (COMUSA), dont les règles de fonctionnement diffèrent légèrement. Par conséquent, en l'état du droit actuel, l'article 5 ne requiert pas que l'Autorité adopte une décision spécifique pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

« dont le trafic est significatif sur ce ou ces aérodromes et en représentant les principales catégories de trafic », conformément à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012.

3.1. L'Autorité entend déterminer des critères qui, d'une part, ont vocation à être stables dans le temps et qui, d'autre part, seront rendus publics

13. Prenant en considération les observations qui seront formulées par les contributeurs à la présente consultation, l'Autorité établira des critères précis et objectifs qui seront appliqués en vue de l'adoption des décisions susmentionnées. Ces critères seront appliqués par l'Autorité de façon stable dans le temps. Cette dernière restera néanmoins attentive aux évolutions des dynamiques du secteur, notamment du trafic des aérodromes concernés qui pourraient remettre en cause la pertinence des critères retenus et nécessiteraient, par conséquent, leur mise à jour.
14. Dans un souci de transparence, l'Autorité envisage de rendre publics la méthodologie et les critères sur la base desquels seront établies les listes prévues à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012.
15. Dans ce contexte, les paragraphes 16 à 28 décrivent la méthodologie envisagée par l'Autorité, à ce stade des réflexions, pour établir une première proposition de critères, qui sont détaillés par la suite, des paragraphes 29 à 33 du présent document.

3.2. Les critères proposés dans le cadre de la présente consultation découlent de l'application de quatre éléments méthodologiques souhaités par l'Autorité

3.2.1. Une liste d'usagers par aérodrome

16. Comme cela est indiqué au paragraphe 8, l'Autorité adoptera une décision par aérodrome ou système d'aérodromes, dès lors qu'il(s) dispose(nt) d'une CoCoÉco. Ainsi, lorsqu'une CoCoÉco concerne deux aérodromes, l'Autorité envisage, dans la mesure où les deux aérodromes ont des caractéristiques de trafic propres, d'intégrer deux listes nominatives distinctes au sein d'une même décision, afin de permettre aux exploitants des aérodromes concernés de disposer d'informations utiles pour élaborer la tarification des redevances pour services rendus appliquées respectivement pour chacun des aérodromes. L'une précisera les usagers qui répondent aux critères sur le premier aérodrome, l'autre ceux qui répondent aux critères sur le second aérodrome concerné (Cf. figure 1).

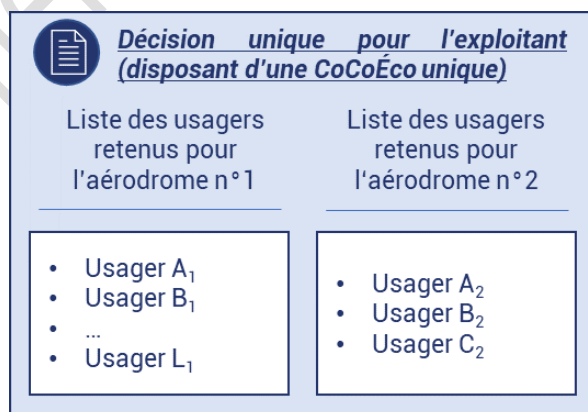


Figure 1 : exemple fictif d'une décision comportant deux listes d'usagers

Question 1

Cette proposition appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

3.2.2. Une identification des usagers sur la base de plusieurs critères

17. Compte tenu de l'hétérogénéité des caractéristiques et des dynamiques de trafic des aéroports concernés (telles que la concentration des usagers sur l'aéroport, la saisonnalité de l'offre, une éventuelle spécialisation des aéroports, etc.), l'Autorité envisage de définir et d'appliquer plusieurs critères³ afin de fixer les listes des usagers. Un usager sera retenu dans la liste, dès lors qu'il répond au moins à l'un des critères proposés sur l'aéroport considéré (Cf. figure 2).

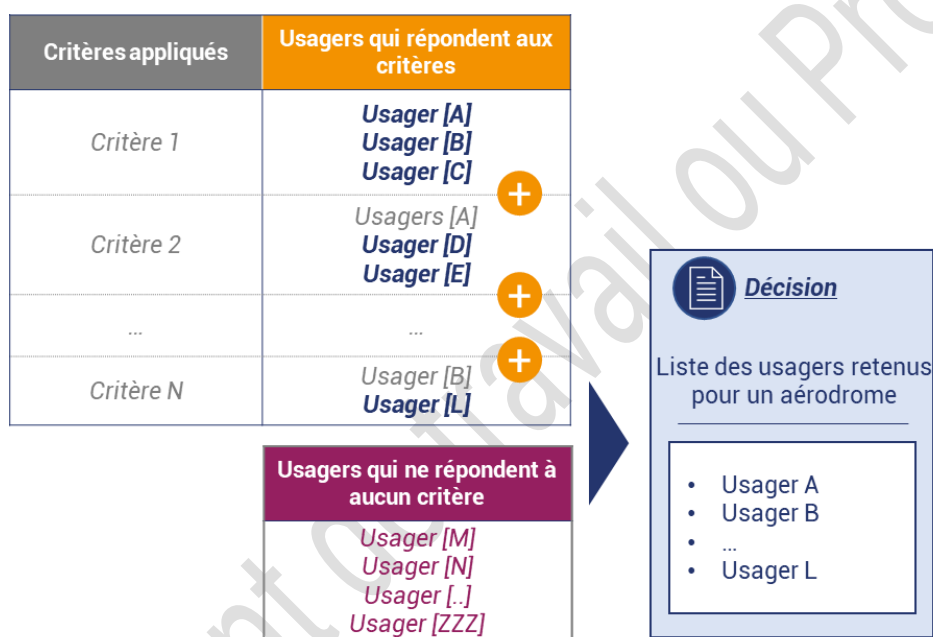


Figure 2 : exemple fictif illustrant le principe de critères « alternatifs » (ou de disjonction non-exclusive)

Question 2

Cette proposition consistant à retenir dans la liste un usager dès lors qu'il répond au moins à l'un des critères proposés sur l'aéroport considéré appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

3.2.3. Des critères communs appliqués de façon homogène aux trois principales catégories de trafic

18. Conformément à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012, l'Autorité s'attachera à élaborer les listes d'usagers pouvant être considérés comme significatifs pour les « principales catégories de trafic ». Les usagers des aéroports sont définis notamment au 3) de l'article 2 de la directive 2009/12/CE et à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

³ Les critères envisagés par l'Autorité, à ce stade des réflexions, sont précisés en figure 5 de la présente consultation publique.

19. L'Autorité envisage par ailleurs de retenir les trois catégories de trafic suivantes :
- Le trafic de passagers sur des vols commerciaux ;
 - Le trafic de fret et poste sur des vols commerciaux ;
 - Le trafic des vols d'aviation générale.
20. En ce qui concerne les deux premières catégories, un vol commercial peut être entendu comme un vol assurant le transport public, régulier ou non régulier, de passagers et/ou de fret et de courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location⁴. Il est assuré par un transporteur aérien possédant une licence valide pour exploiter des vols commerciaux.
21. De façon corollaire, et en cohérence avec les définitions usuelles données notamment par la DGAC⁵ et par l'organisation de l'aviation civile internationale (ci-après « OACI »)⁶, l'aviation générale regroupe les activités de l'aviation civile autres que les services d'aviation commerciale. Pour autant, afin de définir les listes d'usagers qui devront transmettre des informations aux exploitants en vue de l'établissement de leurs propositions tarifaires, l'Autorité envisage de ne retenir, au sein de la catégorie « aviation générale », que les personnes morales ayant réalisé des vols d'aviation d'affaires.

Question 3

a) Les catégories de trafic proposées appellent-elles des commentaires de votre part ?

b) L'approche spécifique consistant à prendre en considération exclusivement les vols d'aviation d'affaires dans l'appréciation du trafic d'aviation générale appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

22. Par ailleurs, d'un point de vue méthodologique, comme indiqué précédemment, l'Autorité ambitionne de retenir dans les listes qui seront établies, des usagers concernant respectivement les trois principales catégories de trafic susmentionnées. Pour ce faire, les données de trafic de chacune des catégories seront étudiées à l'aune des critères définis afin d'identifier, pour chacune d'entre elles, les usagers ayant un trafic significatif sur l'aérodrome.
23. Pour autant, pour les aérodromes qui connaîtraient un trafic inexistant (ou quasi inexistant) sur une ou plusieurs des catégories (ex. : aérodrome dédié à l'aviation générale), ces catégories de trafic ne feront pas l'objet d'une analyse du trafic par l'Autorité. L'Autorité propose ainsi de ne prendre en compte que les catégories de trafic enregistrant un nombre de mouvements supérieur à 1 % du nombre total de mouvements enregistrés sur l'aérodrome au cours de la dernière année civile, toute catégories de trafic confondues.
24. Enfin, dans une logique de cohérence, l'Autorité envisage de définir des critères communs qui s'appliqueront, selon les mêmes termes⁷, aux trois catégories de trafic (Cf. figure 3).

⁴ Voir en ce sens le règlement européen (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 qui donne une définition des vols commerciaux pouvant utilement être appliquée.

⁵ Guide d'information relatif à l'exploitation des aérodromes publics d'aviation générale, DGAC, 14 décembre 2012.

⁶ Manuel sur l'économie des aéroports (document n° 9562), troisième édition, OACI, 2013.

⁷ À l'exception des unités de mesure du trafic qui seront différenciées selon la catégorie de trafic concernée (Cf. paragraphe 27).

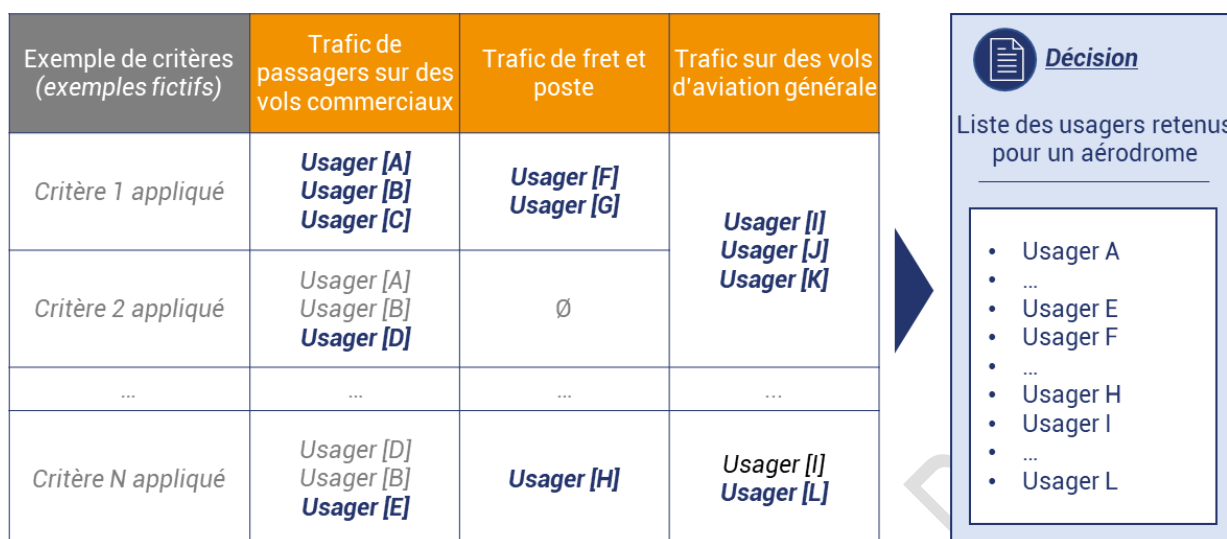


Figure 3 : exemple fictif illustrant le principe d'homogénéité des critères appliquées aux catégories de trafic

Question 4

a) La démarche proposée consistant en i) une appréciation différenciée des critères par catégorie de trafic et ii) une application de critères homogènes selon les catégories appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

b) La proposition consistant à ne prendre en compte que les catégories de trafic enregistrant un nombre de mouvements supérieur à 1 % du nombre total de mouvements enregistrés sur l'aéroport au cours de la dernière année civile, toute catégories de trafic confondues, appelle-t-elle des commentaires de votre part ?


3.2.4. Des critères étudiés tant du point de vue du volume de trafic que du nombre de mouvements enregistrés

25. L'Autorité entend appliquer chaque critère selon deux unités de mesure du trafic différenciées : le volume de trafic et les mouvements⁸, et ce pour chacune des catégories de trafic, à l'exception des vols d'aviation générale qui constituent une catégorie pour laquelle un raisonnement en volume apparaît moins pertinent eu égard aux caractéristiques des aéronefs de cette catégorie.
26. Cette double approche en ce qui concerne le trafic de passagers et de fret et poste sur les vols commerciaux a pour objectif de ne pas écarter i) les usagers qui auraient une fréquence significative sur l'aéroport mais avec un volume transporté (de passagers ou de marchandises et poste) limité et à l'inverse ii) ceux transportant un volume important (de passagers ou de marchandises et poste) mais avec une fréquence réduite.

⁸ Un mouvement correspond à un décollage ou atterrissage d'un aéronef sur l'aéroport. Dès lors, un atterrissage et un décollage sont comptabilisés comme étant deux mouvements.

27. Dès lors, pour chaque critère, l'Autorité propose une analyse du trafic sous les angles suivants (Cf. figure 4) :
- Pour le trafic de passagers sur des vols commerciaux : d'une part, selon le nombre de passagers, d'autre part, selon le nombre de mouvements ;
 - Pour le trafic de fret et poste : d'une part, selon les tonnes transportées, d'autre part, selon le nombre de mouvements ;
 - Pour le trafic des vols d'aviation générale : selon le nombre de mouvements des aéronefs.
28. En ce qui concerne la mesure du nombre de passagers pour les vols commerciaux, l'Autorité propose de comptabiliser les passagers i) locaux, en correspondance et en transit, ii) à l'arrivée et au départ et iii) pour tous les vols, qu'ils soient réguliers ou non réguliers⁹.

Critères retenus (exemples fictifs)	Trafic de passagers sur des vols commerciaux	Trafic de fret et poste	Trafic sur des vols d'aviation générale
Critère 1 (trafic mesuré en volume)	[nombre de passagers] Usager [A] Usager [B] Usager [C]	[tonnes transportées] Usager [F] Usager [G]	[nombre de mouvements] Usager [I] Usager [J] Usager [K]
Critère 1 bis (trafic mesuré en mouvement)	[nombre de mouvements] Usager [A] Usager [B] Usager [D]	[nombre de mouvements] ∅	
...
...
Critère N (trafic mesuré en volume)	[nombre de passagers] Usager [D] Usager [B] Usager [E]	[tonnes transportées] ∅	[nombre de mouvements] Usager [I] Usager [L]
Critère N bis (trafic mesuré en mouvement)	[nombre de mouvements] ∅	[nombre de mouvements] Usager [H]	

 **Décision**

Liste des usagers retenus pour un aéroport

- Usager A
- ...
- Usager E
- Usager F
- ...
- Usager H
- Usager I
- ...
- Usager L

Figure 4 : exemple fictif illustrant la double approche relative aux unités de mesure du trafic appliquée à chacun des critères pour déterminer la liste des usagers

⁹ En intégrant donc les vols charters.

Question 5

a) La démarche proposée consistant en une double appréciation du niveau de trafic selon le volume (nombre de passagers ou tonnes transportées selon la catégorie de trafic) et selon le nombre de mouvements appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

b) Les précisions apportées pour mesurer le trafic des trois catégories de trafic appellent-elles des commentaires de votre part ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions.

3.3. L'Autorité propose de retenir trois critères permettant d'identifier les usagers qui répondent aux exigences de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012

29. En cohérence avec les principes méthodologiques évoqués précédemment, l'Autorité propose trois critères, permettant d'identifier les usagers dont le trafic est significatif sur ce ou ces aéroports, pour chacune des principales catégories de trafic, étant entendu que chacun des critères fera l'objet d'une double analyse en termes d'unités de mesure du trafic (volume de trafic et mouvements), conformément aux précisions apportées aux paragraphes 25 à 28.
30. Chacun des critères proposés en figure 5 comporte une valeur. Afin d'établir des propositions de valeurs que l'Autorité estime les plus adéquates pour obtenir une liste limitative d'usagers opérant sur chacun des aéroports, des simulations ont été effectuées, sur la base des données de trafic disponibles. L'objectif principal de l'Autorité a été de déterminer des critères et les valeurs associées qui soient aisément compréhensibles et qui permettent d'aboutir à un nombre significatif d'usagers (malgré l'hétérogénéité des caractéristiques de trafic des aéroports concernés), sans toutefois que leur nombre ne soit excessif.

Numéros du critère	Usagers que l'Autorité propose de retenir	Valeurs proposées
N°1	Usagers ayant le trafic ¹⁰ le plus important sur l'aéroport considéré dont le trafic cumulé pour l'aéroport, sur la dernière année civile, dépasse $[X_1]$ % du total de la catégorie de trafic.	$[X_1] = 80 \%$
N°2	Usagers ayant le trafic le plus important sur l'aéroport considéré dont le trafic cumulé pour l'aéroport sur les trois dernières années civiles ¹¹ dépasse $[X_{2A}]$ % du total de la catégorie de trafic et dont le volume de trafic de la dernière année civile soit supérieur à $[X_{2B}]$ % du total de la catégorie de trafic.	$[X_{2A}] = 80 \%$ $[X_{2B}] = 5 \%$

¹⁰ Trafic exprimé en volume de passagers sur des vols commerciaux ou en tonnes transportées ou en nombre de mouvements (Cf. paragraphes 25 à 28). Cette précision est applicable pour toute la figure 5 à chaque fois que le mot trafic est mentionné.

¹¹ Le trafic cumulé sera calculé sur la base d'une somme des trafics annuels de la période.

N°3	Usagers ayant un trafic sur l'aérodrome au cours d'un des mois de la dernière année civile supérieur à [X ₃] % du total du trafic sur le mois considéré.	[X ₃] = 5 %
-----	--	-------------------------

Figure 5 : Critères soumis à consultation par l'Autorité

31. En ce qui concerne le premier critère, l'Autorité considère qu'il permet de retenir, par classement du trafic global des usagers sur l'aérodrome (suivant les unités de mesure du trafic retenues), les usagers dont le trafic est le plus significatif. Le seuil proposé, en pourcentage du trafic global de la catégorie, permet de tenir compte du volume de trafic global et des caractéristiques de trafic (notamment du nombre et de la concentration des usagers) très variables selon les aérodromes et les catégories de trafic.
32. En ce qui concerne le deuxième critère, l'Autorité considère que l'analyse pluriannuelle permet, entre autres, de limiter l'impact d'un bouleversement conjoncturel qui serait de nature à ne pas rendre compte de la significativité structurelle du trafic de certains usagers sur une longue période sur les aérodromes considérés. Cette analyse est, toutefois, conditionnée par un seuil minimal de présence de l'utilisateur sur l'aérodrome au cours de la dernière année civile afin notamment d'exclure des usagers significatifs par le passé qui n'opéreraient plus sur l'aérodrome pour diverses raisons (telles qu'une décision de l'utilisateur de retrait de la plateforme, la faillite de l'utilisateur, etc.).
33. En ce qui concerne le troisième critère, l'Autorité considère qu'il permet de prendre en compte des usagers qui connaîtraient une activité à forte saisonnalité sur l'aérodrome et seraient ainsi potentiellement significatifs sur une période très courte (à l'instar de certains usagers spécialisés dans les vols charters en période estivale ou hivernale).

Question 6

a) Chacun des critères présentés en figure 5 (indépendamment des valeurs numériques proposés) appelle-t-il des commentaires de votre part ?

b) Selon vous, d'autres critères devraient-ils être pris en compte pour définir la liste des usagers significatifs sur l'aérodrome (à l'instar d'utilisateurs utilisant une infrastructure ou un service aéroportuaire spécifiques mis à disposition par l'exploitant sur l'aérodrome) ? Si oui, selon quelle(s) modalité(s) ?

c) Les considérations prises en compte par l'Autorité pour fixer les valeurs numériques appellent-elles des commentaires de votre part ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions.

Question 7

D'une manière générale, les éléments proposés des paragraphes 6 à 33 appellent-ils des commentaires de votre part ?

4. POUR ÊTRE EN MESURE DE FIXER LES LISTES D'USAGERS, L'AUTORITÉ ENVISAGE DE PROCÉDER À UNE COLLECTE D'INFORMATIONS AUPRÈS DES EXPLOITANTS DES AÉRODROMES CONCERNÉS

4.1. L'Autorité doit disposer de données de trafic fiables, homogènes et complètes en ce qui concerne les aérodromes entrant dans son champ de compétences pour lui permettre d'adopter les décisions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012

34. Afin d'adopter les décisions listant nominativement les usagers qui devront transmettre aux exploitants d'aérodromes préalablement à la tenue de la CoCoÉco les informations mentionnées à l'article L. 6325-7 du code des transports, l'Autorité doit disposer d'informations de trafic fiables et homogènes les concernant.
35. Dans le cadre de la mission d'homologation tarifaire annuelle confiée à l'Autorité par l'article L. 6327-2 du code des transports, les exploitants d'aérodromes concernés lui transmettent des informations relatives au trafic avec une profondeur et des caractéristiques qui, si elles lui permettent de se prononcer sur les propositions tarifaires qui lui sont soumises, sont *de facto* hétérogènes et transmises à des dates et selon une fréquence variables. Par ailleurs, comme cela a été rappelé précédemment, afin de mener à bien les analyses nécessaires, l'Autorité, doit disposer d'un certain historique des données. Dès lors, elle envisage de procéder, sur le fondement de l'article L. 1264-2 du code des transports, à une collecte d'informations auprès des exploitants des aérodromes concernés pour disposer d'informations fiables, homogènes et complètes.
36. Dans le respect du principe de proportionnalité, l'Autorité adoptera une approche pragmatique visant à solliciter des données aisément récupérables par les exploitants et avec des conditions de transmission appropriées et adaptées aux moyens humains et techniques des différents exploitants concernés. À leur demande, l'Autorité pourra éventuellement accepter la transmission des données de trafic, sous un format différent de celui qu'elle aura proposé initialement (qui pourraient être issues d'extractions directes de leurs systèmes d'information), sous réserve que ces extractions soient raisonnablement manipulables.

4.2. Une demande de communication de données sera transmise aux aérodromes régulés

a. Échantillons d'informations envisagées à ce stade des réflexions par l'Autorité

37. Comme évoqué précédemment, les critères qui seront retenus pour lister les usagers devant transmettre des informations aux exploitants des aérodromes concernés, mentionnés en figure 5 de la présente consultation sont susceptibles d'évoluer au regard des réponses apportées à la consultation publique. Par la suite, la consistance et la profondeur temporelle des informations qui feront l'objet d'une demande de collecte par l'Autorité auprès des aérodromes régulés pourront être ajustées en conséquence.

38. Pour autant, l'Autorité a d'ores et déjà identifié, ci-dessous, plusieurs informations qu'elle envisage d'intégrer à la demande de collecte de données qui sera transmise aux exploitants des aéroports concernés, après la présente consultation publique :
- L'historique de trafic de passagers sur les vols commerciaux (à l'arrivée et au départ) et des mouvements commerciaux annuels pour ces vols, en les décomposant par usager et en veillant, pour ce qui concerne les données relatives au nombre de passagers, à distinguer les passagers locaux, en correspondance et en transit ;
 - L'historique de trafic de fret et poste transportés par usager, en tonnes transportées et en nombre de mouvements.
 - L'historique de trafic annuel concernant l'aviation générale, en nombre de mouvements, par usager.

39. En cohérence avec les critères envisagés partagés en figure 5, l'historique intégrera pour chacune des catégories de trafic : i) les données de trafic global à une maille mensuelle pour la dernière année civile, ii) les données de trafic global par usager à une maille annuelle pour les deux années civiles qui précèdent la dernière année civile.

b. Précisions méthodologiques relatives à la collecte de données

40. En fonction des retours à la présente consultation, l'Autorité stabilisera les données qui devront lui être transmises par les exploitants des aéroports concernés pour établir les listes prévues à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012.
41. À ce stade des réflexions, l'Autorité envisage d'accompagner cette collecte d'un fichier au format Excel qui listera les informations demandées, comportera des indications sur l'utilisation du fichier (cellules à compléter, historicité attendue, etc.) et précisera quelques éléments de définition.
42. L'Autorité envisage de procéder à ces collectes de données par voie de mesures d'instruction. Au regard de la revue annuelle de la validité des décisions envisagée par l'Autorité, ces mesures d'instruction seraient ainsi reconduites avec une fréquence annuelle.
43. Par ailleurs, comme cela a été indiqué dans la consultation publique lancée le 20 avril 2022 par l'Autorité relative à l'exercice à la détermination du contenu la mission de suivi économique et financier de l'Autorité prévue à l'article L. 6327-3-2 du code des transports, cette dernière entend procéder à une collecte de données économiques et financières, selon une fréquence *a priori* annuelle. Bien que les informations susceptibles d'être demandées aux exploitants des aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports soient encore à établir en lien avec les commentaires apportés par les répondants à cette consultation publique, il est probable qu'elles comportent des données historiques de trafic. Dès lors, dans un souci de simplification des démarches (sous réserve que cette collecte de données soit annuelle), la transmission d'informations par les exploitants des aéroports à l'Autorité effectuée au titre de la mission de suivi économique et financier susmentionnée pourrait incorporer, à terme, les demandes d'informations de trafic nécessaires à la mise à jour annuelle éventuelle des décisions de l'Autorité fixant les listes des usagers, en application l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012.
44. Cette proposition ne saurait, en tout état de cause, être mise en œuvre dès 2022. Il convient, en effet, dans un premier temps, de dissocier les deux collectes afin de permettre à l'Autorité d'adopter, dès l'été 2022, les listes prévues à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012, afin de permettre aux exploitants d'aéroports de disposer des listes actualisées des usagers devant leur transmettre des informations suffisamment en amont des prochaines CoCoÉco qui auront lieu, pour plusieurs aéroports, au cours du second semestre de l'année 2022.

4.3. L'Autorité procèdera à la collecte de données dans le respect de l'ensemble des règles qui s'imposent à elle

45. L'Autorité souligne, à toutes fins utiles, que les agents de ses services sont soumis à des obligations légales et réglementaires, rappelées par la décision n° 2020-026 du 26 mars 2020 portant adoption de la charte de déontologie de l'Autorité de régulation des transports, et notamment au secret et à la discrétion professionnels.
46. Les données collectées par l'Autorité qui permettront de mettre à jour les décisions à prendre en application de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012, ne seront en aucun cas utilisées par les services de l'Autorité (i) dans le cadre de procédures en manquement ou de sanction et (ii) à d'autres fins que celles explicitement annoncées dans les demandes de communication d'informations.

Question 8

Les éléments évoqués des paragraphes 34 à 46 appellent-ils des commentaires de votre part ?
