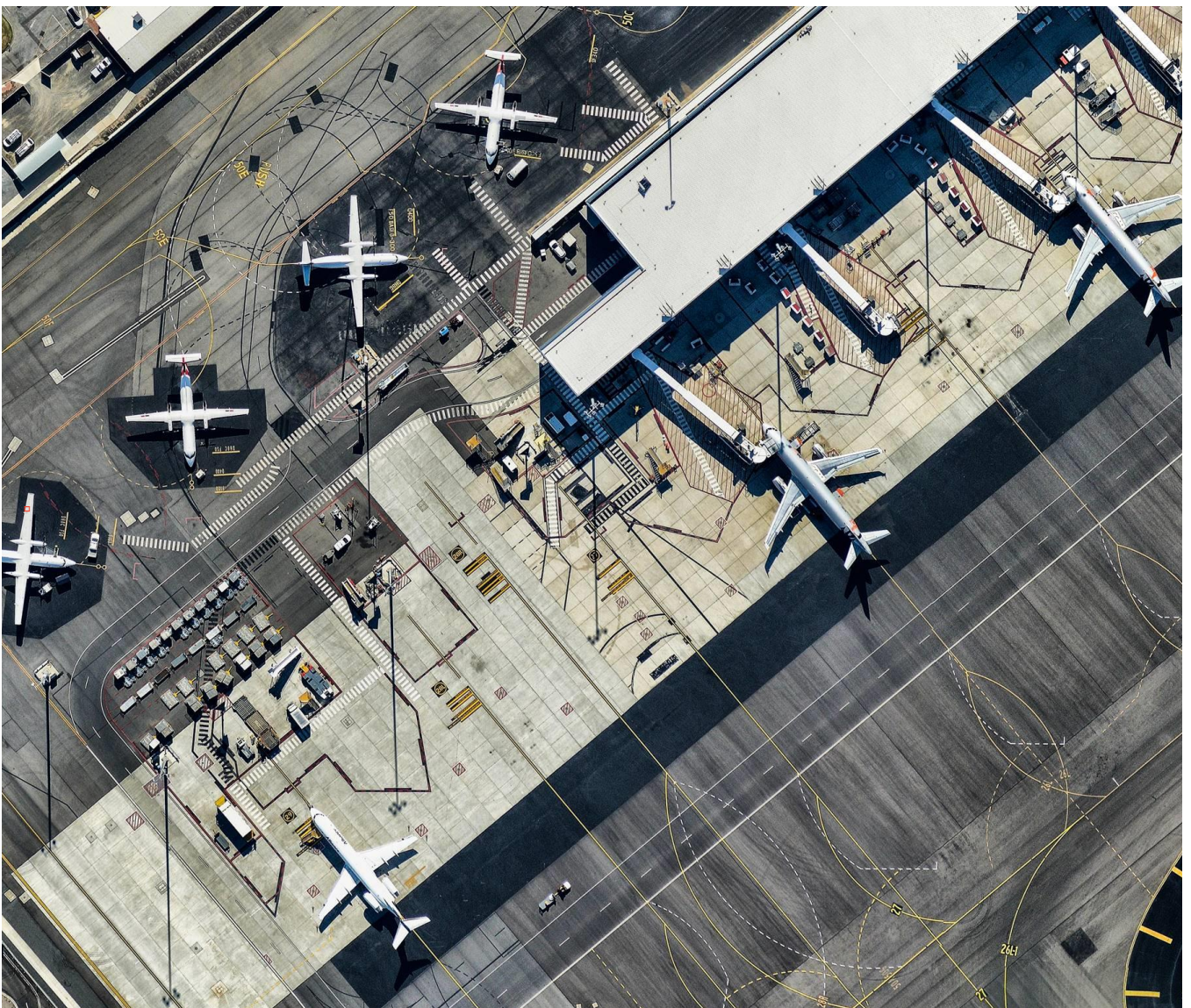




Réponse à la consultation publique de l'Autorité de Régulation des Transports (France)

Sur la transmission de certaines informations
préalables aux consultations sur les redevances
aéroportuaires



Contexte

La Directive Européenne 2009/12/CE note dans son « considérant » qu'il est vital pour les usagers d'obtenir des informations régulières sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires. En particulier, les transporteurs aériens doivent pouvoir s'informer sur les coûts supportés par l'aéroport. Dans le même paragraphe, il est indiqué que les usagers devraient fournir leurs prévisions d'exploitation, projets de développement et exigences et suggestions particulières à l'exploitant.

En France, la réglementation interprète la Directive de manière perfectible à la fois en termes de lourdeur administrative mais aussi en termes de transparence et équité entre compagnies aériennes. Nous considérons que le sujet de cette consultation illustre bien le point. La régulation économique est importante pour des marchés où la concurrence entre acteurs est limitée. Cependant, les démarches compliquées pour identifier les usagers d'un aéroport utilisent des ressources de l'Autorité qui pourraient être mieux utilisées sur d'autres sujets. De plus, la position d'IATA est que les redevances doivent être soumises à une consultation avec les usagers avec un certain niveau de transparence et sans discrimination. Le système actuel en France limite la consultation injustement.

Bien que ceci relève plutôt de la compétence de l'Etat que de l'Autorité de Régulation des Transports, cette perspective est importante afin de comprendre le sens de nos commentaires.

Sur la démarche en général

La démarche d'identification des opérateurs de l'Autorité nous paraît complexe et très focalisée sur les données historiques de l'aéroport. Le marché du transport aérien est trop dynamique et nous ne voyons pas le besoin de fixer une liste explicite d'exploitants qui doivent transmettre leurs prévisions et de revoir cette liste régulièrement. L'Autorité pourrait, si la législation était mise à jour, se contenter de fixer les critères dans une décision

et laisser l'exploitant de l'aéroport appliquer les critères fixés par l'Autorité pour déterminer qui doit transmettre les prévisions. C'est déjà le cas dans plusieurs pays.

Le droit à la transparence en échange de transparence

Tout d'abord – **si un usager respecte l'obligation de transmettre les prévisions, alors cet usager devrait avoir la transparence prévue par la directive de la part de l'aéroport et doit pouvoir s'exprimer dans le cadre des consultations.** Le système de consultations en France reste injuste, limitant le nombre de compagnies aériennes et par ceci favorisant la création des situations où certaines compagnies ont plus de visibilité sur l'évolution de l'aéroport que d'autres, une asymétrie d'information inacceptable. L'ensemble des compagnies devraient avoir le droit au même niveau d'information. Nous rappelons que de nombreuses consultations en Europe et ailleurs sont ouvertes à l'ensemble des compagnies et associations.

Les systèmes et réseaux aéroportuaires

IATA s'oppose au concept de système ou réseau aéroportuaire car les subventions croisées entre aéroports impactent injustement une partie des usagers et, *in fine*, les passagers. Les passagers ne devraient pas payer pour des infrastructures qu'ils n'utilisent pas et donc les aéroports devraient être gérés séparément. Ainsi, les critères retenus devraient s'appliquer aéroport par aéroport et les redevances fixées en conséquence. Par ailleurs, vu que les prévisions servent à évaluer la capacité aéroportuaire, cette évaluation a peu de sens au niveau d'un réseau/système d'aéroports.

Les catégories d'usagers

Les usagers de l'aviation militaire ou de l'Etat (police, service de sauvetage, etc.) ainsi que les autres usagers des infrastructures tel les opérateurs d'hélicoptères ou de drones devraient

être soumis aux mêmes règles. Nous ne voyons pas de raison particulière d'exclure l'aviation générale ou d'affaires.

L'identification des usagers qui doivent transmettre les prévisions

La Directive suggère que tout usager ayant l'intention d'utiliser régulièrement l'aéroport devrait transmettre ses intentions à l'exploitant de l'aéroport. IATA n'a pas de méthode précise pour identifier les opérateurs en question. Cependant, on pourrait imaginer l'identification d'un tel usager par :

1. Le fait d'avoir des vols commerciaux dans le planning des vols (commercial schedules) pour l'année à venir
2. Le fait d'être basé à un aéroport (d'avoir un hangar ou d'autres infrastructures similaires)
3. Des vols réguliers au cours de la dernière année

IATA représentant les compagnies aériennes, nous n'avons pas de commentaires particuliers sur les critères à retenir pour l'aviation d'Etat, militaire ou l'aviation générale/d'affaires sauf à préciser que les prévisions de ces usagers sont importantes pour l'évaluation de la capacité aéroportuaire et les redevances.

La collecte d'informations

Nous comprenons que l'Autorité a besoin d'avoir la répartition du trafic sur un aéroport. Cependant, nous supposons que ces peuvent être récoltés dans le cadre des missions de surveillance économique et financière de l'Autorité. Par ailleurs, si l'exploitant est obligé de transmettre ces données aux services de l'Etat (e.g. DGAC) ou l'ACI, il serait probablement plus efficace pour l'ART de récupérer les informations par ce même biais.