



/

**Consultation publique de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur les 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**

-

**Réponse d'Aéroports de Paris**

/

## 1. Propos liminaires

**(i)** 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, dispose que les usagers dont le trafic est significatif sur le ou les aérodromes concernés "transmettent à l'exploitant d'aérodrome préalablement à la tenue de la commission, sauf urgence, quinze jours au moins avant la date de la réunion et en tout état de cause huit jours au moins avant cette date, les éléments mentionnés au I de l'article L. 6325-7 du code des transports."

Ces éléments, qui opèrent la transposition de la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, sont les "informations concernant notamment :

- 1° Les prévisions de trafic sur le ou les aérodromes concernés ;
- 2° Les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte sur le ou les aérodromes concernés ;
- 3° Leurs projets de développement et leurs besoins sur le ou les aérodromes concernés ;
- 4° Les données sur le trafic existant."

Dans le cadre de la commission consultative économique unique pour les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, la direction du transport aérien avait identifié, dans sa décision du 18 juillet 2012 encore en vigueur, onze transporteurs soumis à cette obligation.

Il s'agit de :

- Air France,
- EasyJet,
- Federal Express
- Lufthansa,
- Vueling,
- Royal Air Maroc,
- Europe Airpost, devenue depuis ASL Airlines,
- Corsair International,
- Transavia,
- Aigle Azur,
- Air Europa.

Les neuf compagnies aériennes de passagers citées étaient celles qui enregistraient le trafic le plus important ; Federal Express constituait la première compagnie aérienne en matière de fret (hors Air France) et ASL Airlines, la première compagnie en matière de trafic postal.

En 2012, elles représentaient 70% du trafic passagers et 70% du trafic fret et poste sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. Ces rapports n'ont pas évolué significativement : en 2019, les compagnies aériennes précitées représentaient toujours plus de 60% du trafic passagers (63%) et du trafic fret/poste (64%).

La répartition du trafic entre les compagnies aériennes opérant sur les plateformes d'Aéroports de Paris est donc marquée par une certaine constance et la décision du 18 juillet 2012 assure donc toujours une représentativité pertinente du trafic.

On relèvera également que la liste des usagers nommés membres des commissions consultatives économiques n'est pas mise à jour annuellement.

Ainsi, concernant Aéroports de Paris, un examen annuel, visant à mettre à jour la liste des transporteurs significatifs, n'apparaît pas nécessaire. Une révision à intervalle régulier (tous les trois à cinq ans par exemple) ou à la suite d'un événement affectant le trafic d'une ou plusieurs compagnies, comme une faillite ou la fusion de deux transporteurs, semblerait plus pertinent.

**(ii)** En outre, l'objectif de cette communication d'informations par les usagers vise à renforcer la fiabilité des prévisions de trafic établies par les exploitants d'aérodromes.

Ces prévisions de trafic sont présentées annuellement aux membres de la commission consultative économique et sont prises en compte dans la fixation des tarifs de redevances soumis à l'homologation du régulateur.

En pratique, Aéroports de Paris relève que si certaines compagnies aériennes remplissent leur obligation, ce n'est pas le cas de toutes.

En tout état de cause, le délai accordé aux compagnies aériennes, soit quinze jours au moins avant la date de la réunion de la commission consultative économique, est incompatible avec l'objectif poursuivi dans le cadre de cette communication.

En effet, ce délai revient à demander aux usagers de communiquer leurs prévisions au plus tard à la date à laquelle l'exploitant doit envoyer, aux membres de la commission consultative économique, les documents relatifs à l'ordre du jour de la réunion, ce qui ne permet en aucun cas à l'exploitant d'aéroport de prendre en compte les prévisions communiquées par les usagers et d'intégrer d'éventuelles modifications dans les éléments de la proposition tarifaire.

## **2. Sur la méthodologie et les critères de détermination des transporteurs, soumis à cette obligation, proposés par l'Autorité de régulation des transports**

**(i)** La méthodologie proposée par l'Autorité de régulation des transports n'apparaît pas, du point de vue d'Aéroports de Paris, comme la plus adaptée. Elle paraît complexe, alors que les enjeux sont limités et que des alternatives plus simples, et tout aussi pertinentes, existent.

A titre d'exemple, une première alternative consisterait à recenser, sur l'aéroport ou le système d'aérodromes, les neuf compagnies aériennes ayant transporté le plus de passagers au cours de la dernière année civile (ou les trois dernières années civiles si la prise en compte d'un historique plus long paraît plus pertinente) et la ou les deux premières compagnies aériennes de fret et poste, sur la base du tonnage transporté (hors compagnies déjà considérées au titre du trafic passagers).

Une seconde alternative consisterait à prendre en considération à la fois le trafic passagers et le trafic fret et poste, en se basant sur les unités de trafic. Celles-ci sont notamment utilisées pour définir la classification des aérodromes au titre de la taxe d'aéroport. Une unité de trafic est égale à un passager ou 100 kg de fret ou de courrier. Il suffirait alors de lister les dix premières compagnies aériennes, afin de déterminer les transporteurs ayant le trafic le plus important sur un aéroport ou un système d'aérodromes.

**(ii)** L'Autorité envisage d'adopter une décision par aéroport ou système d'aérodromes lorsqu'ils disposent d'une commission consultative économique.

En outre, elle énonce que *"lorsqu'une CoCoÉco concerne deux aéroports, l'Autorité envisage, dans la mesure où les deux aéroports ont des caractéristiques de trafic propres, d'intégrer deux listes nominatives distinctes au sein d'une même décision, afin de permettre aux exploitants des aéroports concernés de disposer d'informations utiles pour élaborer la tarification des redevances pour services rendus appliquées respectivement pour chacun des aéroports. L'une précisera les usagers qui répondent aux critères sur le premier aéroport, l'autre ceux qui répondent aux critères sur le second aéroport concerné"*<sup>1</sup>.

Aéroports de Paris est concernée par cette hypothèse puisque les plateformes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget constituent un système d'aéroports et un système commun de redevances couvre les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly<sup>2</sup>.

Dès lors, une décision serait adoptée pour Paris-Le Bourget et une autre pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly avec une distinction des transporteurs significatifs pour chacune des deux plateformes.

Aéroports de Paris souhaite ici simplement rappeler que si des prévisions de trafic distinctes entre Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont réalisées et communiquées aux usagers, les tarifs de redevances aéroportuaires sont déterminés selon une appréciation globale des éléments relatifs aux plateformes couvertes par le système commun de redevances.

L'établissement de deux listes distinctes ne paraît pas cohérent avec les dispositions – communautaires et nationales - relatives au système d'aéroports qui visent précisément à considérer plusieurs plateformes comme une plateforme unique.

Dès lors, Aéroports de Paris maintient qu'il serait plus pertinent de conserver une liste commune pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, prenant en compte le trafic global de ces deux plateformes, et établie selon les méthodes suggérées au point (i) de la présente partie.

---

<sup>1</sup> Pt. 16 de la présente consultation publique

<sup>2</sup> Articles 1 et 2 de l'arrêté du 21 novembre 2017 relatif aux systèmes d'aéroports