

En préliminaire, et comme le rappelle l'ART :

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.

Et comme le précise l'ART, l'objectif est de définir la liste des usagers « significatifs » sur l'aéroport.

Pour autant,

Concernant les compagnies aériennes :

- Les compagnies aériennes actuelles ont des demandes différentes en termes d'infrastructure et de qualité de service (par exemple compagnie low-cost court courrier vs compagnie premium long courrier). Une des missions du gestionnaire, spécialement sur un aéroport contraint en surface, est de mutualiser les infrastructures, et de trouver les meilleurs compromis pour l'ensemble des parties prenantes. La consultation d'un nombre important d'usagers pourrait ainsi être contreproductive, et rendre confuse l'analyse des besoins. La liste d'usagers « significatifs » devrait être par principe restreinte.
- Sur un Aéroport mature, on constate des évolutions lentes des flottes, et des parts de marché des usagers significatifs. Si bien qu'une simple analyse des parts de marché sur les cinq dernières années pourrait éventuellement permettre d'identifier les usagers « significatifs ». A tester.
- Néanmoins, la mission de service public confiée au gestionnaire doit avant tout servir les intérêts du Territoire, d'aujourd'hui et de demain. Par exemple, une stratégie de développement de lignes longs courriers pourrait conduire à une modification du type de compagnies aériennes au fil des ans, si bien que les usagers significatifs actuels pourraient ne pas représenter les usagers significatifs de demain. A l'inverse, certains usagers non significatifs aujourd'hui pourraient constituer une cible d'usagers significatifs demain. Leur avis peut donc être important. Il serait sans doute utile de croiser la liste des usagers significatifs avec la stratégie de l'aéroport au service des intérêts à long terme de son Territoire, pour éventuellement l'enrichir.

Concernant l'aviation d'affaires, il serait utile de tester différents critères, avant de décider, car il s'agit d'un marché d'acteurs très fractionné, même s'il semble se concentrer au fil du temps.

Question 1

Considérer une liste d'usagers par aérodrome ?

Oui, dans la mesure où les usagers significatifs des différents aérodromes sont distincts. A tester.

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'aérodrome considéré appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

La proposition convient.

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 ?**

a) Sous réserve d'usagers pouvant être considérés comme significatifs pour les « principales catégories de trafic », les trois catégories proposées sont pertinentes pour Nice :

- 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 (*personnes morales*).

b) Cette approche convient.

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'aérodrome au cours de la dernière année civile, toutes catégories de trafic confondues, appelle-t-elle des commentaires de votre part ?**

a) La démarche proposée convient [i) et ii)].

b) Il serait peut-être préférable, en fonction des analyses sur les données récoltées :

- i. De limiter le nombre d'usagers de la liste plutôt que de considérer tous les usagers dont le nombre de mouvements est supérieur à 1% du total des mouvements. A tester.
- ii. De considérer le chiffre d'affaires plutôt que le nombre de mouvements (ou de passagers). A tester.

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.

a) La démarche proposée pourrait convenir, à tester :

- 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.

Cette démarche pourrait être complétée d'autres éléments, présentés dans la réponse à la question 7 (segmentation court/moyen courrier et long courrier, chiffre d'affaires...)

Ces critères seront peut-être redondants, ie un tri de l'aviation commerciale selon le nombre de passagers donnera peut-être le même résultat que selon le nombre de mouvements pour les usagers pouvant être considérés comme significatifs. Ainsi une simplification des critères pourrait-elle ensuite être envisagée.

b) La figure 4 semble complexe. Le « trafic mesuré en volume » ou le « trafic mesuré en mouvement » devraient constituer les critères. Il ne semble pas nécessaire d'insérer des critères « 1 », « 1 bis », « N », « N bis » etc

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'usagers 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.

Les critères proposés en amont de la question 6 ne semblent pas nécessaires pour définir la liste des usagers pouvant être considérés comme significatifs.

Question 7

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

Pour définir la liste des usagers pouvant être considérés comme significatifs, la méthode suivante, simple, et en grande partie proposée par l'ART, pourrait être testée :

A/

- Pour le trafic de passagers sur des vols commerciaux :
 - i. Envisager et tester une segmentation court/moyen courrier et long courrier.
 - ii. Tester selon le nombre de passagers, selon le nombre de mouvements, et selon le chiffre d'affaires.
- Pour le trafic de fret et poste : tester selon les tonnes transportées, selon le nombre de mouvements, et selon le chiffre d'affaires.
- Pour le trafic des vols d'aviation générale (*personnes morales*) : tester selon le nombre de mouvements des aéronefs, et selon le chiffre d'affaires.

B/ Elimination des critères redondants.

C/ Elimination des usagers dont le chiffre d'affaire est inférieur à x% du total.

D/ Revisiter les critères pour limiter si besoin la liste des usagers significatifs.

E/ Vérifier la pertinence des résultats en comparant les usagers pouvant être considérés comme significatifs, sur la base des chiffres d'affaires des cinq dernières années, ce qui pourrait constituer le critère à retenir in fine.

F/ Se donner la possibilité d'ajouter à la liste certains usagers, non significatifs aujourd'hui, mais pouvant le devenir demain, en fonction de la stratégie de l'aérodrome au service des intérêts à long terme de son Territoire.

Question 8

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

Une maille mensuelle ne semble pas utile à ce stade.