

## Réponse UAF à la consultation ART sur la mission de suivi économique et financier

Le présent texte est la contribution de l'UAF à la consultation lancée le 20 avril 2022 par l'ART qui a pour objet de partager les objectifs et les conditions de mise en œuvre de la nouvelle mission de suivi économique et financier qui lui a été confiée dans le cadre des dispositions de l'article L. 6327-3-2 du code des transports.

A l'occasion de cette consultation, l'UAF entend appeler l'attention de l'ART sur les points suivants :

Tout d'abord, l'UAF s'étonne que le texte de la consultation mentionne une « asymétrie de l'information » entre exploitants aéroportuaires et usagers de l'infrastructure ainsi que « la situation de monopole » dans laquelle seraient les exploitants. Ces deux affirmations relèvent de présupposés qui ne sont ni expliqués ni utiles et ne correspondent aucunement aux réalités de terrain.

L'UAF remarque que n'apparaît pas clairement, dans le texte de la consultation, les objectifs poursuivis par l'ART en matière de suivi économique et financier, à l'exception de la publication d'un rapport sur un rythme qu'il resterait à déterminer et des « éclairages » à apporter aux acteurs du secteur et à l'ART elle-même pour une régulation plus efficace.

De fait, la question des objectifs visés en termes d'analyse, de champ d'étude, d'indicateur ou de public-cible n'est pas décrit dans le texte de la consultation alors même que ce dernier introduit une confusion entre le pouvoir de régulation de l'ART et les nouvelles missions de suivi économique et financier instaurées par la loi DADDUE. Les données financières et économiques déjà collectées annuellement au titre de l'homologation tarifaire ainsi que le lourd processus de l'homologation tarifaire visent déjà, à notre sens, à « éclairer » les usagers de l'infrastructure aéroportuaire.

L'ART s'est vu confier une mission de suivi économique et financier du secteur aéroportuaire par la loi DADDUE. La liste non exhaustive des éléments de suivi économique et financier proposée par l'ART intègre à l'évidence des thèmes qui ne relèvent ni des nouvelles missions de l'ART ni de ses expertises reconnues.

Il n'entre pas ainsi dans les nouvelles missions de l'ART d'assurer un suivi des émissions de CO<sub>2</sub> ou des émissions de gaz polluants des aéroports régulés. La DGAC assure déjà le suivi des émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien et les principaux aéroports français sont engagés dans une démarche volontaire de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub> (Programme Airport Carbon Accreditation) impliquant un suivi de ces émissions. Il en est de même pour la question du suivi sectoriel de la qualité de service qui n'entre pas non plus dans le champ des compétences de l'ART. L'UAF entend que l'ART reste dans le

champ des compétences qui lui ont été confiées par le législateur et se limite donc au domaine économique et financier.

Dans sa nouvelle mission de suivi économique et financier, l'ART doit d'abord pouvoir s'appuyer sur les données déjà collectées par un certain nombre d'acteurs institutionnels (DGAC, CGEDD, COHOR, etc.) et sur les analyses que ces derniers produisent déjà. L'ART reconnaît elle-même, dans le texte de sa consultation, qu'il existe déjà un nombre considérable d'études et de rapports délivrés par les nombreuses parties prenantes du secteur.

La DGAC produit d'ores et déjà un certain nombre d'analyses à partir de données déjà collectées auprès des aéroports ou des autres acteurs de l'écosystème comme pour le trafic aérien, le prix des billets d'avion, le coût de touchée ou encore les émissions de CO2 du transport aérien. Il en est de même pour l'association COHOR dont l'expertise porte sur la gestion des créneaux dans les aéroports congestionnés.

L'UAF souhaite donc que l'ART puisse d'abord, avant d'instaurer de nouvelles exigences en matière de collecte d'information, se rapprocher et se coordonner avec les autres acteurs institutionnels du secteur afin que la collecte des données et l'analyse de ces données par l'ART soient complémentaires de celles des autres acteurs. Il est regrettable qu'un travail préalable de concertation ne semble pas avoir été fait auprès des acteurs institutionnels qui produisent, déjà, des rapports sectoriels sur l'aérien, chacun dans son domaine d'expertise ou de légitimité.

Il conviendrait également de définir avec plus de précision la valeur ajoutée de la mission de suivi économique et financier de l'ART par rapport à l'existant. La formulation ci-après semble trop vague : *« L'Autorité ambitionne d'apporter à toute partie intéressée l'éclairage de son point de vue d'autorité de régulation indépendante en tirant profit, d'une part, de son expérience multi-sectorielle et, d'autre part, de son expertise en matière aéroportuaire et plus spécifiquement en ce qui concerne les aérodromes entrant dans le champ de sa régulation »*.

Il ne serait pas raisonnable d'accroître la charge de travail et les coûts des sociétés d'exploitation aéroportuaire en raison d'un déficit de coordination entre les parties-prenantes ou d'intérêt pour les productions ou publications existantes. Plutôt que de dupliquer les recueils de données et les travaux existants sous un format et périmètre différents, il conviendrait en premier lieu de conduire un travail de recension et de synthèse des publications déjà produites par tout un ensemble d'acteurs, complété d'éventuels éclairages apportant de la valeur ajoutée.

De la même manière, l'ART devrait pouvoir privilégier les très nombreuses données déjà récupérées auprès des exploitants aéroportuaires dans l'exercice de ses missions de régulation afin d'éviter tout double travail pour ces exploitants. La liste des données exigibles, lors du dépôt des dossiers de demande d'homologation tarifaire, est déjà longue. La collecte de données dans l'exercice du pouvoir de régulation de l'ART représente déjà une lourde charge de travail et un coût important pour les exploitants aéroportuaires concernés.

Se pose enfin la question de la pertinence des analyses qui pourraient être tirées des données collectées en raison de la faiblesse de l'échantillon et du poids du groupe ADP dans cet échantillon. Dans le champ de la qualité de service, se poserait immanquablement la problématique de la justesse des analyses et des comparaisons en raison de l'hétérogénéité des outils de mesure ainsi que des différents types d'offre de service (type d'aviation -aviation d'affaires, aviation commerciale...-, nature du service -low-cost ou pas-, etc.) mis en place par les différentes plateformes en fonction de leurs spécificités.

Sur la profondeur historique, l'ambition de l'ART de porter la collecte des données sur les 10 années qui précèdent risque de représenter une lourde charge de travail pour les aéroports dont les moyens humains ont été réduits sous l'effet de la crise. Une période de 3 ans paraît plus raisonnable et accessible pour les aéroports. En quoi par ailleurs l'analyse sur 10 ans en arrière permettrait-elle un meilleur éclairage des années à venir ? D'autant que la crise de la COVID-19 vient dorénavant compliquer le travail de l'analyse sectorielle sur la longue durée.