



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

Détermination du contenu de la mission de  
suivi économique et financière



## Contexte

L'Autorité de Régulation des Transports présente dans le document de consultation les motifs derrière la mission de suivi confiée à l'ART. Nous les résumons ainsi :

- L'éclairage des acteurs dont les compagnies aériennes avec des informations objectives et agrégées sur la situation économique et financière des aéroports afin de permettre aux instances de consultation d'arriver à un consensus
- D'éclairer l'Autorité sur ce marché complexe et souvent difficile à comprendre et de voir son évolution

En France, l'Etat a fait le choix d'imposer de nombreuses barrières à la transparence sur l'infrastructure public aéroportuaire. Pourtant – les aéroports sont des infrastructures critiques à l'économie moderne et leur développement a un fort impact sur l'économie.

L'Etat Français a également fait le choix de limiter quelles compagnies peuvent assister aux consultations avec les aéroports sur les tarifs des redevances, l'infrastructure et la qualité de service. En n'exigeant qu'un socle minimaliste d'informations de la part des aéroports, une discussion raisonnée et raisonnable ne peut avoir lieu et les réunions sont parfois tenus uniquement afin d'avoir un compte rendu.

Le public ignore certainement que des sujets importants tel le temps d'attente ou de traitement dans les aéroports et la disponibilité des équipements ne sont pas des informations mises à disposition des compagnies aériennes et ne sont pas pris en compte dans les tarifs des redevances.

Malgré l'importance du dossier climatique, les usagers n'ont également pas d'informations sur le bilan carbone des aéroports pendant que ceux-ci introduisent des modulations tarifaires aux compagnies aériennes qui vont à l'encontre de tous les accords internationaux que l'industrie a pu mettre en place pour réduire son impact environnemental tel CORSIA.

Sur ce fond, il est clair que la mission de l'ART est absolument essentielle pour éclaircir l'ensemble des acteurs et contourner les efforts de certains acteurs qui tentent d'empêcher la diffusion de ces informations.

L'Autorité se doit de fixer deux objectifs fondamentaux :

- De promouvoir la transparence des aéroports envers les compagnies aériennes sur les aspects financiers et économiques. Ceci comprend des informations sur les infrastructures de l'aéroport, la qualité de service fournie et l'impact environnemental de l'aéroport car les aspects financiers à eux seuls ne suffisent pas.
- De mener des analyses sur les aspects économiques et financiers des aéroports, mettant en exergue les progrès importants faits par ceux-ci dans de nombreux domaines. L'Autorité se doit de mener des analyses comparatives et se permettre aussi d'identifier les comportements moins satisfaisants et les inefficacités du système

L'Autorité n'a qu'une mission limitée dans le secteur aéroportuaire car l'Etat Français limite le pouvoir de l'ART par rapport aux autres secteurs. En raison d'un conflit d'intérêt entre l'Etat actionnaire/concédant et l'Etat régulateur - l'Autorité ne pourra pas agir sur une partie des conclusions à laquelle elle arrive. Elle devra se contenter d'espérer que l'Etat prenne conscience des impacts négatifs, le PIB réduit et les emplois perdus par conséquence. Nous rappelons que la « double caisse » en vigueur augmente sensiblement, de l'ordre de 30- 40%, le niveau des redevances dans certains aéroports. Les compagnies aériennes comptent sur l'Autorité de s'assurer que ces sujets ne sont pas oubliés sur le fond d'un contexte compliqué pour l'ensemble du secteur.

## Question 1

---

Quelles modalités de restitution des analyses conduites par l'Autorité dans le cadre de la mission de suivi économique et financier qui lui a été confiée par le législateur seraient-elles le mieux susceptibles de contribuer, selon vous, à l'objectif « d'éclairer les acteurs » du secteur aéroportuaire et pourquoi ?

**Un rapport annuel paraît un format de restitution raisonnable pour les indicateurs de suivi réguliers.** Ce rapport pourrait comporter des analyses plus poussées qui se focaliseraient sur un sujet différent d'année en année. La collecte des informations par les aéroports représente un effort pour ceux-ci. Sur les indicateurs fondamentaux, de mener l'exercice un fois par an paraît raisonnable d'autant plus que la plupart des informations sont utilisées pour constituer les rapports annuels des aéroports. Les analyses plus poussées permettront aux aéroports et aux pouvoirs publics de prendre des mesures pour encourager les bons comportements ou corriger des problèmes.

**Nous encourageons l'Autorité à exiger ou conseiller les exploitants de partager ces mêmes informations avec les usagers de l'aéroport ou à minima aux membres de la Commission Economique Consultative.** Ceci réduira l'asymétrie d'information et permettra à ceux qui paient de pouvoir discuter du service rendu et des infrastructures disponibles.

Il serait également juste envers les passagers et clients fret qu'un certain nombre d'informations soient mises à leur disposition. Aux Etats-Unis, la FAA exploite un système « CATS » qui publie les éléments financiers de la majorité des aéroports sous un seul format. L'avantage est que ceci permet aux usagers d'opérer des comparaisons faciles entre aéroports. **Un portail similaire, avec les informations de qualité de service et d'infrastructure, pourrait être envisagé.** Cette restitution assurera la transparence envers les usagers et le public. Bien que deux aéroports soient difficiles à comparer, une telle plateforme garantira qu'au moins en termes de structure et nomenclature – les données sont comparables.

## Question 2

---

Les premiers angles d'analyses de ce panorama appellent-ils des commentaires de votre part ?

Le trafic et sa composition sont des facteurs importants pour les débats, cependant l'Autorité semble mettre beaucoup d'accent sur ce domaine qui est bien couvert par ailleurs. Eurostat, ACI et d'autres acteurs mettent à disposition des données de ce type régulièrement.

En revanche, les aspects financiers (même très basics), des informations sur l'infrastructure et la qualité de service ne sont pas accessibles. Nous encourageons l'Autorité de se focaliser davantage sur ces aspects. Ce type d'information, réclamé par les compagnies, est essentielle pour comprendre les aspects économiques des aéroports et des échanges sur le niveau de service font partie de la plupart des relations commerciales.

L'Autorité peut permettre aussi aux pouvoirs publics de se rendre compte des évolutions du secteur et les impacts de certains de ses choix. Se limitant à un périmètre artificiellement restreint (le « périmètre régulé ») ne suffit pas. Les exploitants aéroportuaires font souvent partie des plus grands groupes et réseaux ou développent des activités commerciales ou internationales très importants. Il se peut même que des filiales du même groupe fournissent des services au périmètre régulé sous l'identité d'une autre structure. L'identification des impacts de ces structures aide à mieux comprendre le secteur. Ces informations sont importantes pour comprendre l'économie et les finances des exploitants aéroportuaires.

## Question 3

---

La profondeur historique envisagée par l'Autorité pour mener les analyses en matière d'offre aérienne et de trafic appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

La proposition nous paraît raisonnable.

## Question 4

---

a) Les éléments que se propose d'étudier l'Autorité en matière de résultats économiques et financiers des aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports appellent-ils des commentaires de votre part ?

b) La profondeur historique en matière de résultats économiques et financiers que propose d'étudier l'Autorité appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

c) La sollicitation des données prévisionnelles sur les thématiques spécifiquement évoquées par l'Autorité appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

IATA ne s'oppose pas aux thèmes proposés sur le trafic, la répartition des activités et les dynamiques de fréquentation. Nous soutenons l'objectif de mettre en exergue les indicateurs de qualité, bien que l'équilibre qualité-prix est difficile à comparer entre aéroports. Les infrastructures et leur disponibilité font également partie intégrante de l'analyse.

Dans le paragraphe 18, l'Autorité semble mélanger certains aspects de qualité de service aéroportuaire, de niveau de service (*Level of Service*) et de qualité de service des compagnies aériennes ou des assistants en escale. Nous sommes disposés à aider l'Autorité pour séparer les activités qui relèvent du ressort de l'aéroport des activités qui sont de la responsabilité des compagnies. A titre indicatif, nous conseillons la lecture du document sur les accords de niveau de service publié sur [www.iata.org/airport-development](http://www.iata.org/airport-development). Nous encourageons également l'Autorité de se familiariser avec les méthodologies de conception et d'évaluation de capacité aéroportuaires présentés dans le *Airport Development Reference Manual* publié par IATA en coopération avec l'ACI. [www.iata.org/adrm](http://www.iata.org/adrm)

## Question 5

---

D'une manière générale, les éléments proposés aux points 7 à 22 appellent-ils des commentaires de votre part ?

Non.

## Question 6

---

Cette liste préliminaire appelle-t-elle 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

La liste initiale de l'Autorité peut être étoffée sur certains points. Nous transmettons également à l'Autorité deux modèles – la première est un modèle de collecte de données économiques et financières utilisé par IATA et certains aéroports. L'autre modèle recueille des informations de capacité aéroportuaire utiles pour évaluer les infrastructures d'un aéroport

Quelques considérations spécifiques :

- En termes de capacité, une analyse par sous-système (e.g. tri bagage, embarquement, PIF) est nécessaire pour identifier les goulots d'étranglement et contraintes
- L'empreinte environnementale devrait aussi considérer les émissions issues de la construction des bâtiments et leur dimensionnement ainsi des choix de conception (y compris l'impact de l'emplacement des activités non-régulés)
- Les surfaces des terminaux devraient être complétées par des aspects tel que la hauteur sous plafond ou la possibilité d'extension des bâtiments. En dehors des aérogares, les surfaces des autres bâtiments et les terrains disponibles ou potentiellement disponibles devraient être pris en compte
- L'Autorité pourrait, vu son rôle dans le marché ferroviaire, aussi commenter l'interaction entre les deux secteurs



## Question 7

---

Les précisions méthodologiques évoquées par l'Autorité appellent-elles des commentaires de votre part ?

Pour ce qui est des modalités de collecte, nous renvoyons vers nos réponses pour les questions 1 et 6.

Date de publication : 31 mai 2022