



Réponse de l'ACI EUROPE à la consultation publique de l'Autorité de Régulations des Transports (ART) sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier

A l'attention de la personne concernée,

ACI EUROPE est l'entité juridique européenne de l'Airports Council International (ACI), la seule association professionnelle mondiale d'exploitants d'aéroports. ACI EUROPE représente plus de 500 aéroports dans 55 pays. Nos membres permettent l'acheminement de plus de 90 % du trafic aérien commercial en Europe. En réponse à l'urgence climatique, en juin 2019, nos membres se sont engagés à des émissions de carbone nulles pour les opérations sous leur contrôle d'ici 2050, et ce sans compensation.

Nos membres sont les exploitants européens d'aéroports, mais également les associations nationales d'aéroports, certains établissements d'enseignement ainsi que des partenaires commerciaux dans les industries associées.

L'ACI EUROPE favorise l'échange de savoir-faire dans l'industrie grâce à notre structure de comité interne et à un vaste programme de conférences et d'événements. Nous travaillons quotidiennement avec les institutions de l'Union Européenne, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), l'Organisation Européenne pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (EUROCONTROL), l'Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) et l'ensemble des acteurs du transport aérien au sens large.

ACI EUROPE répond à cette consultation en s'appuyant sur l'expérience paneuropéenne de ses aéroports membres.

Nous prenons acte du fait que le législateur a confié à l'Autorité de Régulations des Transports (ART) la mission du suivi financier et économique du secteur aéroportuaire. Différentes approches sont possibles dans la mise en œuvre de la législation en vigueur. Dans le cadre de cette consultation, l'ART a jugé pertinent d'opter pour une approche maximaliste dans l'exercice de son pouvoir de régulation. Néanmoins, les avantages de cette approche pour les consommateurs sont très incertains.

Alors que les besoins d'investissements dans la capacité aéroportuaire, la qualité de service, et la décarbonisation se sont accrus, les autorités de surveillances indépendantes (ASI) se sont inquiétées de ne pas disposer d'informations complètes et transparentes. La demande de données supplémentaires dans le but de «réduire les asymétries d'information» doit cependant se faire dans des limites raisonnables de manière à rester proportionnée et équilibrée.

En effet, une approche maximaliste va de pair avec une augmentation des coûts, tant directs qu'indirects pour les aéroports. La méthodologie proposée pourrait également être indésirable à terme, si elle devait aboutir à substituer l'ASI aux processus existants de décision portant sur la planification et l'aménagement des capacités aéroportuaires et ce en lieu et place des équipes d'ingénierie et d'exploitation des aéroports.

ACI EUROPE appelle donc l'ART à réfléchir à une approche moins radicale et mieux adaptée au secteur.

Réponse aux questions 1,2 & 3 : Favoriser une approche équilibrée

Dans son document de consultation, l'ART s'appuie sur le suivi économique et financier utilisés dans le secteur ferroviaire, l'énergie et les autoroutes pour justifier son approche.

Ce parallèle ne nous paraît pas pertinent. En effet, le secteur aéroportuaire se différencie fortement des autres secteurs régulés par l'ASI, et mérite donc un suivi économique et financier propre et adapté.

Cela explique notamment le traitement différencié dont bénéficie notre secteur par d'autres autorités de surveillances indépendants (ASI) en Europe. En effet, à notre connaissance, aucune autre ASI en Europe ne dispose de pouvoirs aussi étendus que ceux envisagés par l'ART. Certes, les ASI nationales produisent le rapport annuel prévu par l'article 11 de la directive sur les redevances aéroportuaire, ainsi que d'éventuelles études spécifiques, mais en s'appuyant toujours sur leurs compétences et en relation notamment avec les ministères des transports ou les autorités de l'aviation civile. Il est important de garder à l'esprit qu'aucune autre ASI nationale ne produit de rapport holistique sur le transport aérien du fait qu'elles se limitent exclusivement à leur domaine de compétence dans l'exercice de leur fonction. A ce titre, la démarche de l'ART est tout-à-fait inédite au niveau européen.

Nous souhaiterions que l'ART justifie de manière plus approfondie ce qui sous-tend son niveau d'ambition. En particulier, l'affirmation au paragraphe 1.1(5) de la consultation, selon laquelle «les exploitants aéroportuaire (sont) en situation de monopole» ne nous paraît pas recevable en l'état et devrait être étayée. En effet, les aéroports sont en concurrence pour attirer des passagers utilisant d'autres modes de transport ou d'autres aéroports, en particulier pour les passagers en correspondance. Les compagnies aériennes ont quant à elles le choix des aéroports dans lesquels elles déploient leurs avions et développent leur trafic.

Réponse aux questions 4 – 7 - Une demande de données réaliste

Il nous paraît important de tenir compte du fait que diverses organisations, y compris l'ACI EUROPE, produisent d'ores et déjà bon nombre d'études portant sur les sujets que l'ART entend couvrir et ceci en parfaite harmonie avec d'autres acteurs au niveau européen.

En outre, la liste de données très large évoquée par l'ART indique que cette dernière envisage une analyse comparative des aéroports et des aérodromes. Les ASI dans le cadre du forum de Thessalonique ont déjà abordé en 2019 la problématique du benchmarking. Lors de ces réunions, l'association des compagnies aériennes IATA et l'ACI EUROPE ont fait valoir qu'il est extrêmement difficile de comparer les aéroports en raison des caractéristiques opérationnelles locales et des facteurs économiques régionaux. Dès lors, les données collectées par l'ART fourniront des informations sur différents aéroports, mais ne permettront en aucune manière une étude du secteur dans son ensemble.

Nous souhaitons également attirer l'attention de l'ART sur la charge de travail inacceptable qu'elle entend faire peser à l'avenir sur les exploitants d'aéroports. En effet, la liste préliminaire des données requises comprend de nombreuses informations qui ne sont pas détenues par l'aéroport en tant que tel, mais par les compagnies aériennes, les coordonnateurs et facilitateurs de créneaux horaires ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne. Cette consultation démontre donc une vision très extensive des informations demandées portant sur des sujets qui ne rentrent pas dans les compétences des ASI.

Conclusion

Comme tout secteur d'activité, le transport aérien requiert une coordination et une organisation optimale entre ses différents acteurs et donne lieu à des discussions commerciales animées entre acheteurs et fournisseurs.

Dans le secteur aéroportuaire, l'expérience européenne a démontré qu'une réglementation légère produit les meilleurs résultats pour les consommateurs. Voir également sur ce sujet le rapport d'ACI EUROPE sur l'expérience des aéroports australiens: <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/Lessons%20For%20Europe%20From%20Australia%20-%20The%20Review%20Of%20Australian%20Airport%20Economic%20Regulation.pdf>

Force est de constater que des mécanismes administratifs complexes et très coûteux à mettre en œuvre s'avèreront de peu d'utilité pour notre secteur et n'amélioreront guère les relations commerciales dans l'écosystème de l'aviation. Une approche mieux adaptée au secteur aéroportuaire nous paraît donc indispensable.

Nous vous remercions pour l'attention que vous vous voudrez bien porter à notre contribution et restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Nous vous prions d'agréer l'expression de notre plus parfaite considération.