

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 ?

En préliminaire, il conviendrait que soient précisées (§5.) les notions :

- « **d'asymétrie de l'information** [...] entre les exploitants et les usagers ».

Nous considérons que :

- Les exploitants doivent recevoir des usagers un niveau d'information qui leur permette de s'engager sur un niveau de qualité de service public répondant aux attentes des parties prenantes (Etat, Territoire, usagers), et construire une proposition tarifaire en adéquation.
- Les usagers doivent recevoir un niveau d'information nécessaire et suffisant pour émettre un avis.

Des progrès peuvent sans doute être réalisés par chacune des parties pour mieux alimenter l'autre, il suffit que chaque partie argumente et liste très concrètement et très précisément les informations qui lui manquent.

Le concept imprécis de « symétrie/asymétrie » ne semble pas utile au sujet abordé.

- « *d'exploitants en situation de **monopole** »*

Nous concevons qu'un certain pourcentage du trafic de Nice est en monopole, par exemple un londonien qui souhaiterait se rendre à Nice pour un rendez-vous professionnel et faire un aller/retour dans la journée.

Pour autant :

- Des résidents de la Côte d'Azur n'hésitent pas à se rendre en train à Paris, à Lyon en voiture, prendre un vol à Marseille sur un long courrier, etc.
- L'aéroport n'est pas un monopole pour une compagnie aérienne :
 - En 2014, Air Canada Rouge, a mis en concurrence plusieurs plateformes européennes, dont Nice, pour sélectionner la destination qu'elle desservirait.
 - Hormis peut-être Air Corsica, absolument toutes les autres compagnies aériennes mettent systématiquement Nice en concurrence lorsqu'elles disposent d'une nouvelle capacité, ce qui est cohérent avec l'agilité nécessaire à leur business model, et la mobilité de leurs actifs (les avions)
- Aucune compagnie aérienne ne garantit à l'aéroport une quelconque augmentation de capacité dans le futur.

Les exploitants ne sont donc pas en situation de monopole.

L'ART souhaite « *disposer d'**informations** objectives et **agrégées** sur la situation économique et financières des aéroports* » entrant dans son champ de de contrôle (§3.), « *enrichir sa compréhension du marché avec une **approche globale*** » (§9.), et « *apporter des éclairages **complémentaires** par rapport* » à la « *multitude des rapports* » existants, issus de sources variées et professionnelles (§9.).

Nous constatons également que de nombreuses institutions, associations professionnelles, entreprises du secteur, et de nombreux services au sein de l'administration française, dont la DGAC, collectent déjà une quantité impressionnante d'informations venant du secteur aéronautique, dont notamment les aéroports, réalisent un remarquable travail d'analyse, et produisent de multiples rapports de grande qualité sur de très nombreuses thématiques, et dont le mérite est d'être accessibles aux usagers.

Plutôt que de dupliquer les travaux existants, nous pensons qu'un travail de synthèse des publications existantes, complété d'éventuels éclairages, serait la meilleure manière « d'éclairer les acteurs » du secteur aéroportuaire, pour autant qu'ils ne le soient pas, avec une vraie valeur ajoutée par rapport à l'existant du marché.

Ainsi proposons-nous :

- Qu'une recherche exhaustive des publications existantes, répondant aux besoins d'information de l'ART, soit réalisée aux niveaux national et international.
- Que l'ART puisse préciser les éclairages complémentaires dont elle souhaiterait disposer.
- Dans sa relation aux exploitants, que l'ART limite ses demandes d'information (agrégée), aux éclairages complémentaires souhaités.

Question 2

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

En complément de notre réponse à la question 1, nous pensons que l'information disponible française et internationale est à même de répondre aux souhaits de l'ART, du fait de l'existence de :

- **Nombreuses études d'observation** sur les thèmes abordés par l'ART (structuration du réseau aéroportuaire, cadre réglementaire, comparaisons avec les dynamiques des aéroports et pays étrangers ...),
- **Nombreuses études prospectives** du secteur aéronautique et des évolutions du milieu aéroportuaire. (DGAC, UAF, IATA, ACI, COHOR, Cour des Comptes, compagnies aériennes, constructeurs, banques d'affaires, sociétés de rating, de conseil en stratégie, dossier Cocoéco, Article 75, publication des comptes des aéroports au greffe ...),

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 ?

Le secteur aéronautique évolue extrêmement rapidement, tant dans les sous-jacents de son business modèle, que dans les projets de transformation en cours et à venir.

La lecture des études d'observation et de prospection de 2018 montre qu'elles ont vieilli particulièrement vite.

Nous pensons également que les années de crise 2020 et 2021 ne permettent pas d'éclairer des analyses d'offre aérienne et de trafic utiles une fois la crise covid passée.

Aussi pensons-nous, pour ce premier temps de l'ART, visant à « dresser un panorama général » (repris en point 5.), que le socle de thématiques pourrait s'appuyer quasi exclusivement sur les études d'observation et les travaux de recherche nationaux et internationaux de 2018 et de 2019.

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 ?

- a) Les infrastructures existantes, les contraintes opérationnelles, le profil des passagers, ainsi que celui des compagnies aériennes, étant propres à chaque aéroport, **L'ART pourrait dans un premier temps laisser les usagers et le gestionnaire d'aéroport convenir des critères de qualité de service à retenir, pour chaque aéroport.**
- b) Dans un environnement en forte évolution, les résultats économiques et financiers du passé ne peuvent éclairer les résultats à venir. A la différence d'un plan stratégique ou d'une politique financière.
Les comptes de la concession transmis au titre de l'article 75, les rapports des commissaires aux comptes, et lorsque disponibles des notations d'agences de rating, suffisent à se prononcer sur « *la santé financière des exploitants des aéroports (§20.)*». §20. : « *le suivi d'indicateurs sur l'ensemble des activités (régulées et non régulées)* » envisagé par l'ART, ne nécessite pas de séparer le périmètre régulé du périmètre non régulé pour se prononcer sur « *la santé financière des exploitants des aéroports (§20.)*».
- c) Des données prévisionnelles (trafic, investissement) sont nécessaires pour notamment décider des programmes d'investissement de capacité et environnementaux. **Ces données prévisionnelles sont d'ailleurs déjà partagées avec les usagers, tout au long de l'année et au travers des Cocoéco.**

Question 5

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

D'une manière générale, l'ART pourrait faire l'exégèse de toutes les informations disponibles en France et à l'étranger, pour ne solliciter ensuite les aéroports que pour d'éventuels compléments.

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.

- A titre d'exemple, la plateforme de Nice est la seule en France, dans le champ de l'ART, à disposer de digues maritimes, à disposer d'une aviation d'affaires aussi forte, et d'un espace domanial aussi petit, pour ne citer que trois caractéristiques. Celles-ci conditionnent grandement l'organisation de la plateforme, les opérations de piste, les investissements, les opex, etc.
Plus généralement, chaque aéroport ayant ses propres caractéristiques à fort impact opérationnel et financier, « *une approche pragmatique visant à solliciter des données aisément récupérables par les exploitants d'aérodromes (§25.)* » **n'est pas compatible avec** « *une collecte [...] d'informations [...] homogènes (26.)* »
Et ce indépendamment des différences de systèmes d'information.
- La liste non exhaustive des éléments de suivi économique, proposée par l'ART (§28.), présente une **granularité qui ne semble pas nécessaire** pour répondre aux objectifs recherchés.
- La liste non exhaustive des éléments de suivi économique, proposée par l'ART (§28.), présente des **thèmes qui ne semblent pas nécessaires** pour répondre aux objectifs recherchés (à titre d'exemple le panier moyen des activités commerciales).
- A nouveau, L'ART pourrait se limiter aux critères de qualité de service retenus par les usagers et le gestionnaire.

Question 7

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

Les aéroports vont devoir alimenter un fichier Xcel sans en connaître ni le contenu, ni l'aisance à le remplir, ie sans aucune idée de la charge de travail nécessaire pour ce faire.

Naturellement, les échanges qui s'en suivront entre l'ART et le gestionnaire, seront proportionnels à la quantité d'information transmise.

En synthèse, d'un point de vue méthodologique, nous réitérons notre point de vue selon lequel un travail de synthèse des publications existantes, complété d'éventuels éclairages venant du gestionnaire d'aéroport, serait la meilleure manière « d'éclairer les acteurs » du secteur aéroportuaire, pour autant qu'ils ne le soient pas, avec une vraie valeur ajoutée par rapport à l'existant du marché.