

Consultation publique

Détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l'Autorité de régulation des transports

Début : **20 avril 2022**

Fin : **20 mai 2022**

Contexte

L'article 6 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (dite loi « DDADUE ») a introduit dans le code des transports l'article L. 6327-3-2 suivant : « *L'Autorité de régulation des transports assure un suivi économique et financier des aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1 et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires prévu à l'article L. 1264-2.* ».

Le présent document a pour objet de partager avec les parties prenantes les objectifs et conditions de mise en œuvre de cette nouvelle compétence. L'Autorité de régulation des transports (ci-après l'« Autorité ») le soumet à la consultation publique afin d'éclairer ses réflexions et de recueillir l'avis des parties prenantes sur ses premières orientations.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les premiers éléments de réflexion de l'Autorité en ce qui concerne le contenu de la mission de suivi économique et financier susmentionnée, confiée à l'Autorité par le législateur et de consulter l'ensemble des acteurs intéressés sur ces éléments.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur les problématiques qui sont exposées dans le présent document.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 20 mai 2022, par courriel, à l'adresse suivante : consultation.publique@autorite-transport.fr

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

A cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi.

L'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Références

[Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires](#)

[Code des transports](#)

- Articles L. 6327-1 et suivants
- Article L. 6327-3-2¹
- Article L. 1264-2

¹ Introduit par l'article 6 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.

Sommaire

1. LA NOUVELLE MISSION DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉRODROMES MENTIONNÉS À L'ARTICLE L. 6327-1 DU CODE DES TRANSPORTS DOIT CONTRIBUER À UNE RÉGULATION ÉCONOMIQUE EFFICACE, AU BÉNÉFICE DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS, SELON DES MODALITÉS À DÉTERMINER 4

- 1.1. Le suivi économique et financier est une mission indispensable à une régulation économique efficace et au bénéfice de l'ensemble des acteurs du secteur 4
- 1.2. Dans le cadre de l'exercice de sa mission, l'Autorité envisage d'élaborer un rapport de suivi économique et financier, dont la fréquence de publication sera à déterminer 5
- 1.3. L'Autorité propose de publier un premier rapport posant un socle de thématiques économiques et financières, qui feront l'objet d'un suivi régulier de sa part 6
 - 1.3.1. Plus précisément, l'Autorité souhaite jouer son rôle d'observateur en procédant en deux temps 6
 - 1.3.2. Dans le cadre des analyses dédiées aux aéroports qu'elle régule, l'Autorité envisage, à ce stade, d'aborder plusieurs thématiques..... 7

2. POUR ÊTRE EN MESURE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS AINSI VISÉS, L'AUTORITÉ ENVISAGE DE PROCÉDER À UNE COLLECTE D'INFORMATIONS AUPRÈS DES EXPLOITANTS DES AÉRODROMES RÉGULÉS 9

- 2.1. Les données dont dispose aujourd'hui l'Autorité sur les aéroports sont insuffisantes ou trop hétérogènes pour permettre à elles seules l'exercice, par l'Autorité, de sa mission de suivi économique et financier 9
- 2.2. En cohérence avec les aspects que l'Autorité envisage de traiter dans le cadre de son premier rapport de suivi économique et financier, une demande de communication de données sera transmise aux aéroports régulés..... 9
- 2.3. L'Autorité procédera à la collecte de données dans le respect de l'ensemble des règles qui s'imposent à elle..... 11

1. LA NOUVELLE MISSION DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉRODROMES MENTIONNÉS À L'ARTICLE L. 6327-1 DU CODE DES TRANSPORTS DOIT CONTRIBUER À UNE RÉGULATION ÉCONOMIQUE EFFICACE, AU BÉNÉFICE DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS, SELON DES MODALITÉS À DÉTERMINER

1.1. Le suivi économique et financier est une mission indispensable à une régulation économique efficace et au bénéfice de l'ensemble des acteurs du secteur

1. Le suivi économique et financier est une mission confiée, de façon usuelle, aux régulateurs économiques sectoriels, qu'il s'agisse de la Commission de régulation de l'énergie (CRE)², de l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse (ARCEP)³ ou encore de l'Autorité de régulation des transports, dans les secteurs ferroviaire, autoroutier concédé et du transport routier de voyageurs. Ainsi :
 - En matière ferroviaire, l'Autorité a notamment pour mission de concourir au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national et d'assurer le suivi de la situation de la concurrence sur le marché des services ferroviaires⁴ ;
 - En matière autoroutière, l'Autorité assure une mission de suivi économique et financier du secteur autoroutier concédé. Aux termes de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, elle établit annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires et assure un suivi des taux de rentabilité interne de chaque concession, tandis que, au moins une fois tous les cinq ans, elle publie un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation ;
 - Dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes, l'Autorité concourt au bon fonctionnement du marché, en particulier du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire⁵. Aux termes de l'article L. 3111-23 du code des transports, elle établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Il rend notamment compte des investigations menées par l'Autorité et évalue l'offre globale de transports interurbains existante.
2. En prévoyant la création du nouvel article L. 6327-3-2 du code des transports à l'article 6 de la loi DDADUE, le législateur a souhaité confier à l'Autorité une nouvelle mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence et d'information de l'ensemble des acteurs du secteur.
3. L'exposé des motifs des amendements n° 8 rect. et n° 16 adoptés en séance publique au Sénat⁶ fixe pour objectif à cette nouvelle mission d'« éclairer les acteurs » du secteur aéroportuaire, considérant que « l'efficacité de la régulation implique que l'ensemble des acteurs du secteur, et notamment les usagers (compagnies aériennes) et leurs représentants, disposent d'informations objectives et agrégées sur la situation économique et financière des aéroports entrant dans le champ de contrôle de l'Autorité de régulation des transports. Il s'agit en effet d'éléments essentiels, notamment pour assurer le caractère constructif des échanges au sein des commissions consultatives économiques et l'émergence de consensus ». Il souligne que « [c]'est donc dans

² Articles L. 131-2 et suivants et L. 134-15 et suivants du code de l'énergie.

³ Article L. 36-7 du code des postes et communications électroniques.

⁴ Article L. 2131-1 du code des transports.

⁵ Article L. 3111-22 du code des transports.

⁶ Accessibles aux deux liens suivants : https://www.senat.fr/amendements/2020-2021/587/Amdt_8.html, https://www.senat.fr/amendements/2020-2021/587/Amdt_16.html

l'intérêt du bon fonctionnement du secteur que l'Autorité de régulation des transports doit pouvoir apporter ces éléments d'éclairage et faire bénéficier le marché des informations qu'elle collecte, conformément aux valeurs de transparence qui sont les siennes ».

4. De son côté, le rapport⁷ au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (n° 4186), par M. Damien Pichereau, député, met l'accent sur le droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales reconnu dans ce cadre à l'Autorité, qui, en se rapprochant de celui défini à l'article L. 2131-1 du code des transports pour le secteur ferroviaire, lui « *permet d'avoir une connaissance approfondie de la situation économique du secteur et de son évolution* ».
5. Ainsi, la mission de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité doit contribuer :
 - D'une part, au bon fonctionnement du secteur aéroportuaire, en éclairant la décision publique et en permettant à l'ensemble des acteurs de disposer, dans les limites qu'exige le respect des secrets protégés par la loi, d'informations objectives et agrégées sur la situation économique et financière des opérateurs régulés. Cette régulation par la transparence, fondée sur les données, vise à réduire de manière raisonnable les asymétries d'information existant, par construction, entre les exploitants aéroportuaires en situation de monopole, au moins sur la desserte d'une destination, et les usagers, en situation de concurrence ;
 - D'autre part, à l'exercice, par l'Autorité, de ses prérogatives de régulation, notamment en enrichissant sa compréhension du marché avec une approche globale et en assurant un suivi de ses évolutions. Ainsi, la régulation par la donnée permettra à l'Autorité d'affiner ses analyses dans l'exercice de ses missions.
6. De la sorte, cette nouvelle mission doit directement concourir aux piliers socles de l'action du régulateur⁸ et, partant, à l'efficacité de la régulation économique du secteur aéroportuaire.

1.2. Dans le cadre de l'exercice de sa mission, l'Autorité envisage d'élaborer un rapport de suivi économique et financier, dont la fréquence de publication sera à déterminer

7. Le législateur n'a pas imposé à l'Autorité, au titre de sa mission de suivi économique et financier, la publication de rapports ou d'études spécifiques.
8. Néanmoins, pour se saisir de cette nouvelle mission, l'Autorité ambitionne, pour cette première année, de publier un rapport visant à éclairer le débat public, dont la fréquence de publication par la suite restera à déterminer. Par ailleurs, au même titre que la publication d'un tel rapport n'est pas prescrite pour l'exercice de la mission de suivi économique et financier, elle n'épuise pas le champ de la mission de l'Autorité à cet égard. L'Autorité n'exclut pas de sa réflexion d'autres modalités d'exercice de cette mission comme des publications thématiques *ad hoc*, ou la diffusion en ligne d'un tableau de bord régulier de suivi économique et financier.
9. L'Autorité souhaite, par la publication de son rapport de suivi économique et financier, apporter des éclairages complémentaires par rapport aux publications d'ores et déjà effectuées par d'autres

⁷ Voir p. 52 du rapport, accessible au lien suivant : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/l15b4273_rapport-fond.pdf

⁸ Dans son document de référence, l'Autorité définit les quatre piliers socles de son action : développer et approfondir la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés ; développer et maintenir un cadre concurrentiel équitable ; réduire les asymétries d'information ; veiller à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents.

acteurs du secteur aéroportuaire et plus largement aérien. En effet, l'Autorité constate qu'une multitude de rapports émanent des différentes parties prenantes du secteur (acteurs institutionnels, organismes représentant les usagers des aérodromes, organismes représentant les exploitants d'aérodromes, associations d'usagers finaux, etc.), à des échelles variées (nationale, européenne ou mondiale) et sur des thèmes pluriels, tels que le trafic aérien, les impacts environnementaux du secteur aérien, ou encore les performances opérationnelles des différentes plateformes aéroportuaires.

10. Ainsi, 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.

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 ?

1.3. L'Autorité propose de publier un premier rapport posant un socle de thématiques économiques et financières, qui feront l'objet d'un suivi régulier de sa part

11. L'Autorité entend recueillir les observations des parties prenantes sur les thématiques qu'elle envisage d'aborder dans son premier rapport et sur celles qui pourraient utilement être traitées, dans ce rapport ou dans un rapport ultérieur. Au-delà des analyses factuelles qui pourraient être réalisées sur la base des indicateurs présentés au point 28 de la présente consultation, l'Autorité souhaite problématiser certaines thématiques.
12. Ces thématiques, présentées aux points 16 à 22, et qui n'ont à ce stade qu'une valeur indicative, ont vocation à être enrichies au fil du temps, tout comme les indicateurs économiques et financiers sur lesquels reposeront les analyses de l'Autorité.

1.3.1. Plus précisément, l'Autorité souhaite jouer son rôle d'observateur en procédant en deux temps

13. Dans un premier temps, l'Autorité envisage de présenter un panorama des principales caractéristiques et des acteurs du marché français des aérodromes, afin d'obtenir un état des lieux factuel de la structuration du réseau aéroportuaire français et de l'activité du transport aérien. Cette étape sera aussi l'occasion de rappeler certaines spécificités des aérodromes français, tant en termes de fonctionnement (positionnement et réseau des compagnies aériennes, accessibilité et typologie du trafic, capacité, allocation des créneaux, etc.), qu'en ce qui concerne le cadre réglementaire en vigueur (comme la distinction entre les périmètres régulé et non régulé ou le système de caisse). Cette étape permettra, notamment, de partager les concepts structurants de la régulation du secteur, y compris avec un public non averti, mais également de replacer les aérodromes mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports dans le paysage aérien et aéroportuaire. Ce panorama, qui sera étayé par des données quantitatives, prendra la forme d'une description des principales dynamiques du secteur aérien français, principalement en termes d'offre aérienne et de trafic, et en comparaison avec les dynamiques des aérodromes et pays étrangers.

Question 2

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

14. L'Autorité ambitionne ainsi d'étudier ces éléments sur une période suffisamment longue pour donner une profondeur historique à son analyse et éventuellement dresser des constats propres à des cycles conjoncturels et non simplement sur une année donnée. Cette approche semble d'autant plus nécessaire dans le contexte actuel du secteur marqué par une conjoncture sans précédent. A ce stade, l'Autorité s'oriente sur une profondeur historique de l'ordre de dix ans.

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 ?

15. Dans un second temps, après avoir dressé ce panorama général, l'Autorité envisage d'analyser les caractéristiques et les dynamiques propres des aéroports qu'elle régule, et lorsque c'est pertinent, de comparer les aéroports concernés entre eux ou en parangonnage avec d'autres aéroports en France ou hors de France. L'Autorité pourra, le cas échéant, mener des études selon une logique thématique ou procéder à la réalisation de fiches par aéroport ou groupe homogène d'aéroports afin d'offrir à tout lecteur une vision synthétique de l'activité des aéroports régulés par l'Autorité. Les premières thématiques envisagées par l'Autorité sont celles exposées aux points 16 à 22.

1.3.2. Dans le cadre des analyses dédiées aux aéroports qu'elle régule, l'Autorité envisage, à ce stade, d'aborder plusieurs thématiques

16. L'Autorité propose d'orienter ses travaux sur les thématiques économiques suivantes : activité des principales compagnies aériennes sur la plateforme (typologie d'opérateurs, réseaux, capacité d'emport, créneaux réservés et fréquences, saisonnalité, etc.), répartition des activités (fret et poste, passagers), dynamiques de fréquentation (volumes et typologie, taux d'occupation, correspondances, etc.).
17. Plus largement, l'Autorité envisage, comme elle le fait pour d'autres secteurs, d'aborder d'autres thématiques qui participent à l'économie générale d'une plateforme aéroportuaire et interviennent dans l'élaboration de son équilibre qualité-prix.
18. Ainsi, il apparaît que la qualité de service est un des enjeux majeurs des aéroports régulés, qui intéresse particulièrement les usagers de la plateforme et les clients finaux, et qui entre pleinement dans la composition de la tarification des services rendus. Dès lors, qualifier ces aspects sur la base de critères objectifs et pertinents est une des ambitions que souhaite porter l'Autorité pour son premier rapport. A ce stade des réflexions, l'Autorité souhaite ainsi analyser divers éléments tels que les délais d'attente aux différents points de passage (postes d'inspection-filtrage, comptoirs d'enregistrement, réception des bagages, etc.), la régularité des vols ou encore la gestion des créneaux alloués aux compagnies aériennes.
19. De même, l'Autorité observe que les exploitants d'aéroports publient régulièrement des indicateurs extra-financiers, notamment sur des aspects de responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) ou environnementaux. Ces critères influencent désormais les décisions d'investissement des

principaux financeurs. Aussi, l'Autorité se propose d'agrèger les principaux éléments existants afin de partager les résultats des actions réalisées par les aéroports en la matière, qui constituent une partie indissociable des résultats économiques d'une plateforme aéroportuaire.

20. Concernant les résultats financiers, l'Autorité envisage le suivi d'indicateurs sur l'ensemble des activités (régulées et non régulées) des aéroports mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports. Des éléments tels que le chiffre d'affaires, les coûts d'exploitation, les coûts d'investissement et les conditions de leur financement permettent d'étudier la santé financière des exploitants des aéroports. L'Autorité envisage également, dans les limites qu'exige le respect des secrets protégés par la loi, de publier tout ou partie de ces analyses selon des ventilations qu'elle jugera opportunes pour éclairer le débat public.
21. En outre, à l'instar des éléments évoqués précédemment, afin de garantir une mise en perspective suffisante et pertinente des données, l'Autorité envisage d'étudier la plupart de ces indicateurs sur une longue période (dernière décennie).
22. Enfin, l'Autorité souhaite fonder ses analyses sur des éléments prévisionnels pour ce qui concerne certaines thématiques (trafic, investissements) lorsqu'ils sont disponibles, compte tenu des difficultés inhérentes à la conjoncture.

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 ?

Question 5

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

2. POUR ÊTRE EN MESURE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS AINSI VISÉS, L'AUTORITÉ ENVISAGE DE PROCÉDER À UNE COLLECTE D'INFORMATIONS AUPRÈS DES EXPLOITANTS DES AÉRODROMES RÉGULÉS

2.1. Les données dont dispose aujourd'hui l'Autorité sur les aérodromes sont insuffisantes ou trop hétérogènes pour permettre à elles seules l'exercice, par l'Autorité, de sa mission de suivi économique et financier

23. Afin d'élaborer son premier rapport économique et financier, l'Autorité doit disposer d'informations fiables et homogènes concernant les aérodromes mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports.
24. Si certaines informations relatives notamment aux données historiques d'évolution de l'offre et du trafic aérien sont disponibles et seront ainsi exploitées sur la base de sources de données déjà accessibles, notamment pour la réalisation des analyses mentionnées au paragraphe 13 de la présente consultation publique, d'autres données nécessitent une communication par les exploitants d'aérodromes mentionnés à l'article L. 6327-1 du code des transports.
25. Dans le cadre des missions confiées à l'Autorité en matière aéroportuaire, définies aux articles L. 6327-2 et suivants du code des transports, les exploitants d'aérodromes concernés transmettent des informations économiques et financières avec une profondeur et des caractéristiques qui, si elles permettent à l'Autorité de se prononcer au cas de chacune des espèces selon les caractéristiques des propositions soumises à l'Autorité, sont *de facto* hétérogènes. Par ailleurs, comme cela a été rappelé précédemment, afin de mener à bien les analyses nécessaires à l'élaboration de ce rapport, l'Autorité, doit disposer d'un certain historique des données. Dès lors, elle envisage de procéder à une collecte d'informations auprès des exploitants des aérodromes concernés pour disposer d'informations fiables, homogènes et complètes.
26. Dans le respect du principe de proportionnalité, l'Autorité adoptera une approche pragmatique visant à solliciter des données aisément récupérables par les exploitants d'aérodromes et avec des conditions de transmission appropriées et adaptées aux moyens humains et techniques des différents exploitants des aérodromes concernés. Elle pourra, par exemple, sur demande des exploitants et sous condition de son accord préalable, accepter la transmission de certaines données, sous un format différent de celui qu'elle aura proposé initialement (notamment celles relatives au trafic), qui pourraient être issues d'extractions directes de leurs systèmes d'information.

2.2. En cohérence avec les aspects que l'Autorité envisage de traiter dans le cadre de son premier rapport de suivi économique et financier, une demande de communication de données sera transmise aux aérodromes régulés

a. Echantillons d'informations envisagées à ce stade des réflexions par l'Autorité

27. Comme évoqué précédemment, les thématiques qui seront analysées dans le cadre du premier rapport de l'Autorité, mentionnées aux points 16 à 22 de la présente consultation à titre indicatif sont susceptibles d'évoluer au regard des réponses apportées à la consultation publique. Par la suite, la consistance et la profondeur temporelle des informations qui feront l'objet d'une demande de collecte auprès des aérodromes régulés pourront être ajustées.
28. Pour autant, l'Autorité a d'ores et déjà identifié, ci-dessous, une liste préliminaire d'informations qu'elle envisage d'intégrer à la demande de collecte de données qui sera transmise aux exploitants des aérodromes concernés, après la présente consultation publique :

- Des données d'évolution historique de l'offre et du trafic, à une maille mensuelle, selon les origines-destination avec une décomposition selon la typologie de l'offre (identification des opérateurs) et du trafic (passager et fret) ;
- Des données de trafic de passagers prévisionnels, par faisceau géographique ;
- Des indicateurs annuels historiques de qualité de service usuels tels que le volume moyen de traitement horaire aux postes d'inspection-filtrage, le temps d'attente moyen bagages à l'arrivée, la régularité des vols (annulations et retards cause aéroport, temps de roulage et de stationnement) ;
- Des informations historiques sur l'allocation de créneaux et les taux d'utilisation effective de ces créneaux ;
- Des informations actuelles relatives à la connexion des aérodromes aux autres modes de transport, à la typologie de la fréquentation ou encore à la capacité d'accueil des aérogares ;
- Des éléments financiers historiques annuels concernant la société exploitante de l'aérodrome, tels que les comptes de résultat, les bilans et les tableaux de flux de trésorerie ;
- Des décompositions plus fines, notamment pour les données historiques relatives aux produits d'exploitation, aux coûts d'exploitation et aux bases d'actifs, par exemple selon les différents types d'activités de l'exploitant sur la plateforme ou, en ce qui concerne le chiffre d'affaires relatif aux services publics aéroportuaires, selon les principaux usagers ;
- Des éléments historiques et prévisionnels sur les principaux investissements et les financements y afférents ;
- D'autres éléments de suivi économique, notamment les données suivantes (liste non exhaustive) :
 - Répartition des surfaces de l'aérogare selon les périmètres ;
 - Caractéristiques des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (nombre, taux annuel moyen de signalement) ;
 - Activités commerciales (paniers moyens) ;
 - Accès et parcs de stationnement des véhicules (capacité, taux de remplissage, etc.) ;
 - Activités liées au traitement des bagages (volume moyen par passager, capacité maximale de traitement, etc.) ;
 - Activités de bus de pistes (nombre, coût annuel de la prestation) ;
 - Consommations énergétiques ;
 - Traitement des déchets de l'aérodrome ou du système d'aérodromes ;
 - Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre ;
 - Impacts socio-économiques (emplois générés, contributions au PIB).

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.

b. Précisions méthodologiques relatives à la collecte de données

29. Pour réaliser la mission de suivi économique et financier prévue à l'article L. 6327-3-2 du code des transports et à partir des retours de la consultation publique, l'Autorité formalisera les données et informations devant faire l'objet d'une première demande de collecte qui sera adressée par la suite aux exploitants d'aérodromes concernés.
30. À ce stade des réflexions, l'Autorité envisage d'accompagner cette demande de collecte d'un fichier au format Excel qui listera l'ensemble des informations demandées réparties selon des onglets thématiques. Un onglet introductif comportera des indications sur l'utilisation du fichier (cellules à compléter, cellules visant à s'assurer de la cohérence des données entre les différents onglets, historicités attendues selon les différentes informations demandées, etc.) et précisera quelques éléments de définition.
31. Après traitement par l'Autorité des documents transmis par les exploitants, des échanges complémentaires pourront avoir lieu avec les services de l'Autorité pour répondre aux interrogations en vue de la publication du premier rapport de suivi économique et financier.
32. En application de l'article L. 6327-3-2 du code des transports et comme le permet l'article L. 1264-2 du même code, l'Autorité envisage de procéder à ces collectes de données dans le cadre de mesures d'instruction, qui à terme, s'effectueraient sur une base annuelle.

Question 7

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

2.3. L'Autorité procèdera à la collecte de données dans le respect de l'ensemble des règles qui s'imposent à elle

33. L'Autorité rappelle, à toutes fins utiles, que les agents de ses services sont soumis à des obligations légales et réglementaires, rappelées par la charte de déontologie de l'Autorité, et notamment au secret et à la discrétion professionnels (décision n° 2020-026 du 26 mars 2020).
34. Les données collectées par l'Autorité, au titre de sa mission de suivi économique et financier, ne seront en aucun cas utilisées par les services de l'Autorité (i) dans le cadre de procédures en manquement ou de sanction et (ii) à d'autres fins que celles explicitement annoncées dans les demandes de collecte.
35. Conformément à l'article 11 du règlement intérieur de l'Autorité, ses services veilleront à proposer, avant toute publication, aux acteurs ayant transmis des informations dans le cadre de la collecte

susmentionnée, un délai de relecture des statistiques basées sur les données collectées. Ce délai de relecture leur permettra, ainsi, de remonter leurs observations éventuelles sur l'utilisation et la présentation envisagée de ces statistiques au sein du projet de publication. Lesdites observations seront ainsi examinées par les services de l'Autorité et pourront donner lieu à des corrections ou modifications éventuelles de la publication.

36. Sous les mêmes réserves tenant à la protection des secrets protégés par la loi, l'Autorité pourra utiliser, le cas échéant, les informations collectées pour des travaux de recherches académiques (avec des établissements ayant une mission de service public de recherche, de développement ou d'études), au sein d'associations comprenant d'autres autorités de régulation dans le secteur aéroportuaire, ou pour des présentations dans le cadre de manifestations publiques (colloques, séminaires, conférences, etc.).