

Consultation publique

Continuité de la mission de suivi économique et financier des aéroports par l'Autorité de régulation des transports

Début : **16 mai 2023**

Fin : **26 juin 2023**

Contexte

Dans le cadre de sa mission de suivi économique et financier des aéroports relevant de son champ de compétence¹, l'Autorité de régulation des transports (ci-après l'« Autorité ») a publié, en janvier 2023, la première édition de son rapport d'analyses.

Le présent document a pour objet de (i) dresser un bilan de la première édition en s'appuyant sur les avis des parties prenantes, (ii) présenter le contenu du deuxième rapport pluriannuel et enfin (iii) partager les réflexions de l'Autorité sur un format de restitution annuelle.

¹ Prévues par l'article L. 6327-3-2 du code des transports, 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.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les réflexions de l'Autorité en ce qui concerne les modalités des prochaines publications en lien avec la mission de suivi économique et financier.

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 vendredi 26 juin 2023, 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.

À 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. 6327-3-2
- Article L. 1264-2

Sommaire

1. SI LE PREMIER RAPPORT DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉRODROMES A PERMIS DE FOURNIR UNE ANALYSE FINE DU SECTEUR PAR LA PROFONDEUR DE SES DONNÉES, LA DENSITÉ DE SON FORMAT SEMBLE PLUS APPROPRIÉE À UNE PUBLICATION PLURIANNUELLE	4
1.1. La mission de suivi économique et financier s'inscrit dans un cadre légal précis et vise à améliorer le bon fonctionnement du secteur aéroportuaire ainsi qu'à rendre la régulation plus performante	4
1.2. Le premier rapport a permis une analyse précise du secteur aéroportuaire sur une période longue	4
1.3. Forte de l'expérience du premier rapport, l'Autorité souhaite faire évoluer le format de ses prochaines publications dans le cadre de son suivi économique et financier	5
2. LE PROCHAIN RAPPORT DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER PLURIANNUEL SERA AUSSI L'OCCASION D'APPROFONDIR DES THÉMATIQUES ESSENTIELLES À UNE RÉGULATION PERFORMANTE.....	6
2.1. La qualité de service doit être appréciée du point de vue des passagers et des compagnies aériennes.....	6
2.2. La régulation économique est aussi au service de la transition écologique	7
2.3. L'Autorité est ouverte à toute suggestion quant aux autres thématiques essentielles qui mériteraient d'être suivies pour une régulation performante	8
3. DANS LE CADRE DE SA PUBLICATION ANNUELLE, L'AUTORITÉ SOUHAITE SE CONCENTRER SUR LES INDICATEURS CLÉS DÉJÀ PUBLIÉS DANS SON PRÉCÉDENT RAPPORT.....	8
3.1. Un rapport synthétique commentera les évolutions annuelles des indicateurs revus mais proches de ceux collectés en 2022	8
3.2. La publication d'un tableau de bord, consultable librement, contribuera à apporter plus de transparence dans le secteur aéroportuaire	9

1. SI LE PREMIER RAPPORT DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉRODROMES A PERMIS DE FOURNIR UNE ANALYSE FINE DU SECTEUR PAR LA PROFONDEUR DE SES DONNÉES, LA DENSITÉ DE SON FORMAT SEMBLE PLUS APPROPRIÉE À UNE PUBLICATION PLURIANNUELLE

1.1. La mission de suivi économique et financier s'inscrit dans un cadre légal précis et vise à améliorer le bon fonctionnement du secteur aéroportuaire ainsi qu'à rendre la régulation plus performante

1. En 2021, le législateur a élargi le champ de compétences de l'Autorité au suivi économique et financier des aéroports relevant de son périmètre de régulation. L'article 6 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 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. ».
2. Dans l'exercice de cette mission de suivi, l'Autorité concourt :
 - d'une part, au bon fonctionnement du secteur aéroportuaire, en éclairant l'ensemble des acteurs privés et publics par la mise à disposition d'informations objectives concernant la situation économique et financière des opérateurs régulés ;
 - d'autre part, à une régulation plus performante du secteur, par l'enrichissement des analyses qu'elle mène dans le cadre de ses fonctions de régulateur grâce à une connaissance globale du marché et de ses évolutions.
3. Cette mission a donné lieu en 2022 à une collecte de données économiques et financières auprès des exploitants d'aéroports régulés, dans le but de disposer d'informations fiables et homogènes. Cela a permis d'analyser l'historique et les tendances qui se dessinaient dans le secteur. Conformément à son objectif de transparence, l'Autorité a publié un premier rapport de suivi économique et financier en janvier 2023².

1.2. Le premier rapport a permis une analyse précise du secteur aéroportuaire sur une période longue

4. Enrichi des retours des différents acteurs du secteur lors de la consultation publique d'avril 2022³, le premier rapport a eu pour ambition de définir un ensemble d'indicateurs et de définitions utiles au titre de la mission de suivi économique et financier.
5. Le premier rapport a été l'occasion d'étudier les données du secteur sur une période suffisamment significative (de 2017 à 2021) pour caractériser des tendances à long terme et offrir de nouvelles perspectives sur les aéroports. Ainsi, le trafic a été analysé sur dix ans tandis que les données financières ont été analysées sur les cinq dernières années.
6. En fin de rapport, des fiches thématiques ont permis d'aborder des points de contextualisation et de pédagogie, nécessaires à la bonne compréhension du secteur.

² Voir le [rapport complet](#).

³ Consultation publique publiée le 20 avril 2022 et portant sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l'Autorité de régulation des transports.

Question 1

Dans une démarche d'amélioration continue, quelles remarques et/ou propositions relatives au contenu et à la forme de la première édition souhaiteriez-vous porter à la connaissance de l'Autorité ? Afin de faciliter votre réponse, vous pouvez directement remplir le tableau ci-après :

Chapitre du rapport	Satisfaction générale (note de 1 à 5(*))	Éléments qui pourraient être ajoutés	Éléments qui pourraient être supprimés
Chapitre 1 – Panorama du secteur aéroportuaire français			
Chapitre 2 – État des lieux de l'activité aéroportuaire sur le périmètre de régulation de l'Autorité			
Chapitre 3 – Résultats financiers des sociétés aéroportuaires entrant dans le périmètre de l'Autorité			
Fiches thématiques			

(*) La note 1 exprime un très faible degré de satisfaction, la note 5 reflète un haut degré de satisfaction.

- 1.3. Forte de l'expérience du premier rapport, l'Autorité souhaite faire évoluer le format de ses prochaines publications dans le cadre de son suivi économique et financier
7. Cette première édition, riche en analyses et réalisée sur une perspective longue, ne paraît pas se prêter à une reconduction annuelle en l'état. Une étude sur plusieurs années permet quant à elle une prise de recul, nécessaire à l'observation de tendances générales.
8. L'Autorité envisage donc de publier (i) un rapport synthétique annuellement et (ii) un rapport d'analyse pluriannuelle à un rythme plus espacé.

Question 2

La démarche envisagée par l'Autorité, visant notamment à scinder sa mission de suivi en deux types de publication, appelle-t-elle des commentaires de votre part ?

2. LE PROCHAIN RAPPORT DE SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER PLURIANNUEL SERA AUSSI L'OCCASION D'APPROFONDIR DES THÉMATIQUES ESSENTIELLES À UNE RÉGULATION PERFORMANTE

9. Une régulation performante du secteur aéroportuaire, outre l'analyse des résultats économiques et financiers, doit également reposer sur des études thématiques spécifiques qui permettent d'éclairer les parties prenantes.
10. À ce stade de la réflexion, l'Autorité envisage d'étudier, notamment, de manière plus large, (i) la qualité de service au sein des aéroports et (ii) l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire, thématiques pour lesquelles elle n'a pas disposé d'indicateurs homogènes lors de la précédente publication.
 - 2.1. La qualité de service doit être appréciée du point de vue des passagers et des compagnies aériennes
11. En ce qui concerne cette première thématique, l'Autorité est attachée à mesurer les bons indicateurs de qualité de service tant du point de vue des compagnies aériennes que du point de vue des passagers. En effet, il ressort des discussions récentes avec les acteurs du secteur que la qualité de service d'une plateforme aéroportuaire ne peut s'apprécier uniquement en tenant compte d'un seul de ces deux acteurs.
12. La qualité de service du point de vue des passagers est déjà largement suivie par les gestionnaires d'aéroports dans le cadre des enquêtes « ASQ »⁴ mais pourrait être généralisée à tous les aéroports régulés par l'Autorité et réalisée de façon homogène.

Question 3

a) Quelles sont vos attentes relatives aux enjeux de qualité de service du point de vue des passagers ? Quels indicateurs mériteraient d'être plus particulièrement suivis par l'Autorité ?

b) L'étude ASQ réalisée par le représentant des aéroports, l'Airport Council International⁵, peut-elle utilement, selon vous, constituer pour l'Autorité la base de suivi de la qualité de service du point de vue des passagers ? Mériterait-elle, le cas échéant, d'être complétée ? Si oui, de quelle façon ?

c) La qualité de service auprès d'autres acteurs d'une plateforme aéroportuaire devrait-elle être prise en considération ? Si oui, lesquels et par quels indicateurs ?

13. Les indicateurs relatifs à la qualité de service du point de vue des compagnies aériennes restent, à ce stade, peu suivis dans la situation actuelle, notamment en l'absence de contrats de régulation économique. Ceux-ci obligent leurs signataires à fournir un certain nombre d'indicateurs :
 - Taux de contact des avions ;

⁴ Voir la liste des indicateurs de satisfaction des passagers dans le cadre des enquêtes ASQ en page 145 du premier rapport de suivi économique des aéroports.

⁵ Le conseil international des aéroports (ACI ou Airport Council International) est une association professionnelle fédérant les sociétés aéroportuaires mondiales.

- Taux de retard des vols au départ (dont la part imputable au gestionnaire d'aéroport) ;
- Taux d'indisponibilité des équipements relatifs au traitement des vols, côté aérogare et côté piste.

14. De même, en Espagne, le document de régulation des aéroports (« DORA ») établit une liste précise d'indicateurs devant être suivis par AENA⁶.

Question 4

a) Quelles sont vos attentes relatives aux enjeux de qualité de service du point de vue des usagers ?

b) Quels seraient les indicateurs de qualité de service les plus pertinents à recueillir pour en assurer la mesure et le suivi ? Quels écueils sont à éviter lors de leur collecte puis de leur analyse ? Quelles difficultés pratiques anticipez-vous ?

2.2. La régulation économique est aussi au service de la transition écologique

15. L'action de régulateur économique de l'Autorité s'inscrit naturellement dans les objectifs de transition écologique des transports fixés par les pouvoirs publics européens et nationaux.
16. Dans le cadre de son office, l'Autorité souhaite ainsi pouvoir suivre et diffuser des indicateurs pertinents et homogènes relatifs aux objectifs environnementaux que se fixent les exploitants d'aéroports. La transparence sur ces indicateurs ainsi que le suivi de leur évolution paraissent indispensables pour le secteur.
17. Outre les indicateurs relatifs à la qualité de l'air et aux consommations d'énergie, l'Autorité envisage, à ce stade, d'analyser les éléments suivants :
- Volume et pourcentage de carburants d'aviation durables distribués sur la plateforme aéroportuaire ;
 - Volume et part des investissements de l'aéroport affectés à la décarbonation ;
 - Nombre d'aires de stationnement équipées d'électricité 400 Hz / d'unité de climatisation au sol ;
 - Pourcentage de véhicules électriques dans la flotte d'entreprise (véhicules légers / véhicules lourds) ;
 - Nombre de bornes de recharge électrique sur la plateforme (côté piste / côté ville).

⁶ Voir notamment les indicateurs renseignés aux pages 37 et 108 à 116 du [DORA](#).

Question 5

a) Quelles sont vos attentes relatives aux enjeux environnementaux des plateformes aéroportuaires ?

b) Quels seraient les indicateurs environnementaux les plus pertinents à recueillir pour en assurer la mesure et le suivi ? Quels écueils sont à éviter lors de leur collecte puis de leur analyse ?

2.3. L'Autorité est ouverte à toute suggestion quant aux autres thématiques essentielles qui mériteraient d'être suivies pour une régulation performante

18. Outre ces deux thématiques, l'Autorité entend également recueillir les suggestions des parties prenantes.
-

Question 6

Quelles thématiques complémentaires mériteraient d'être abordées, selon vous, dans le cadre du prochain rapport pluriannuel ?

3. DANS LE CADRE DE SA PUBLICATION ANNUELLE, L'AUTORITÉ SOUHAITE SE CONCENTRER SUR LES INDICATEURS CLÉS DÉJÀ PUBLIÉS DANS SON PRÉCÉDENT RAPPORT

3.1. Un rapport synthétique commentera les évolutions annuelles des indicateurs revus mais proches de ceux collectés en 2022

19. Forte de sa première expérience de collecte de données aéroportuaires, l'Autorité souhaite réitérer la collecte ponctuelle à partir d'un nouveau fichier de données proche du précédent, tant sur le contenu que sur la forme, afin de publier annuellement un rapport synthétique, comme elle le fait dans d'autres secteurs régulés⁷. Cette synthèse portera essentiellement sur les données les plus récentes.
-

Question 7

Quels sont les indicateurs ou les analyses issues du premier rapport qui devraient faire nécessairement l'objet d'une publication annuelle ? Lesquels vous apparaissent secondaires ?

⁷ À titre d'exemple, l'Autorité a publié, pour d'autres secteurs qu'elle régule, des rapports sous un format plus condensé (voir : « [Le marché français du transport ferroviaire en 2021](#) » et « [Le marché du transport par autocar librement organisé](#) »).

3.2. La publication d'un tableau de bord, consultable librement, contribuera à apporter plus de transparence dans le secteur aéroportuaire

20. Lors de la consultation publique d'avril 2022⁸, certains répondants ont proposé la publication régulière d'un tableau de bord d'indicateurs économiques et financiers des aéroports à des fins de parangonnage et ont notamment recommandé de s'inspirer de ce qui est réalisé aux États-Unis par la *Federal Aviation Administration*⁹.
21. L'Autorité envisage donc de donner libre accès à un certain nombre de données relatives aux aéroports via un portail en ligne, dans le strict respect du secret des affaires. Des représentations visuelles regroupées dans un tableau de bord digital viendraient également illustrer certaines de ces informations librement consultables.
22. Le tableau pourrait s'articuler en trois volets : (i) une présentation générale des plateformes aéroportuaires, (ii) une analyse de leur trafic et enfin (iii) une synthèse des données financières. Les indicateurs seraient choisis parmi ceux publiés dans le cadre du premier rapport. L'Autorité mettrait à jour annuellement ce tableau de bord.

Question 8

Le principe et l'organisation du tableau de bord envisagés à ce stade par l'Autorité appellent-ils des commentaires de votre part ?

⁸ [Consultation publique](#) publiée le 20 avril 2023 et portant sur la Détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l'Autorité de régulation des transports.

⁹ <https://cats.airports.faa.gov/>