

En préambule, nous souhaitons réfuter le présupposé erroné d'un pouvoir de marché des aéroports, sur lequel l'étude s'appuie pour étendre l'information à collecter et à restituer au public. Le secteur aéroportuaire n'est pas un secteur monopolistique mais un secteur compétitif au sein duquel les aéroports sont en concurrence (i) avec d'autres modes de transport, (ii) avec d'autres aéroports localement lorsque leurs zones de chalandise se chevauchent, (iii) avec d'autres aéroports à l'échelle européenne, pour attirer les compagnies aériennes qui font des arbitrages entre plateformes dans leur intérêt économique, (iv) avec d'autres aéroports à l'échelle supra-régionale dans le cas des hubs. Les compagnies low cost, et désormais les compagnies aériennes classiques, pilotent étroitement leurs marges et transfèrent en permanence leurs activités d'un aéroport à l'autre.

Ce rapport ayant pour objet de mieux informer les parties prenantes et le public sur l'industrie aéroportuaire, il est donc absolument capital de les éclairer sur la situation de concurrence des aéroports.

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 :

Nous observons que l'Autorité ne s'est pas limitée comme nous l'avions demandé à la seule restitution des données collectées sous forme de moyenne pour dresser un panorama de l'ensemble des aéroports français soumis à la régulation et de leur évolution économique et financière. La publication des données individualisées par aéroport au motif que la donnée n'est pas représentative de la moyenne de l'échantillon et ce sans concertation préalable avec l'aéroport concerné n'est pas compatible avec l'article 7 de la directive européenne au titre des informations privilégiées et vient nous fragiliser dans un contexte de concurrence aggravée post crise covid.

Pour cette raison, nous réitérons notre demande de ne pas publier de données nominatives. Les taux les plus hauts ou les plus bas peuvent être cités sans être nominatifs d'autant que, comme précisé dans le rapport, les assiettes/périmètres ne sont pas homogènes. Il convient de rester sur des moyennes et par conséquent de supprimer les graphes par aéroport.

Les informations concernant les charges d'exploitation sont confidentielles et respectent les trois critères de l'article L151-1 du code de commerce. Elles ne sont pas publiées par ailleurs. Elles revêtent une valeur commerciale puisqu'elles permettent d'estimer un taux de couverture par nature d'activité. Ce sont des données confidentielles qui circulent peu en interne et qui sont réservées aux compagnies et usagers.

D'autre part, la comparaison par nature n'est pertinente que si le périmètre de chacun des groupes de charges est mieux défini. Par exemple, comparer la masse salariale n'a pas de sens si on ne le met pas en regard de la politique d'externalisation de certaines fonctions (ce que les uns sous-traitent, ce que d'autres internalisent). Mais, à ce niveau de granularité, l'information devient encore plus sensible donc non diffusable.

Par ailleurs, souligner le poids prépondérant des charges du périmètre SPA vs périmètre des activités extra aéronautiques, ne peut se faire sans contextualisation et précisions sur les spécificités structurelles de chaque infrastructure. A défaut de pouvoir communiquer sur de tels éléments, il ne nous paraît pas opportun de faire cette distinction.

Pour les raisons déjà exposées ci-dessus, nous demandons que seules les moyennes des charges d'exploitation en cadrées potentiellement par la valeur la plus haute et la plus basse soit retenues ; Détailler de manière anonymisée ces données ne permet pas de protéger suffisamment des données sensibles.

Sur les investissements (fig 70), le périmètre pris en compte n'a pas été précisé et manque toujours de clarté.

Pour une parfaite compréhension des lecteurs et pour éviter toute confusion, il est important que l'indice HHI soit présenté comme une indication du potentiel contrepouvoir de marché des compagnies aériennes sur chacun des segments de marché.

Concernant les éléments qui pourraient être ajoutés, il nous semble essentiel de rétablir la symétrie d'informations, en portant à la connaissance du passager final, l'impact réel du coût des redevances aéronautiques dans la structure des comptes des compagnies, ainsi que la pratique des compagnies en matière d'évolution des tarifs. Une évolution moyenne des prix du transport aérien mesuré entre février 2022 et février 2023 par la DGAC fait apparaître une augmentation de l'ordre de 24% des prix des billets alors que les aéroports ont majoritairement pratiqué pendant la même période un gel ou une augmentation modérée des redevances. Il apparaît donc clairement que l'évolution des redevances ne semble donc pas être le facteur déterminant du prix des billets pour le consommateur final. Il nous semble important de porter à la connaissance du passager que l'évolution récente des prix des billets découle majoritairement de la hausse du coût de l'énergie et non pas de celle des redevances aéroportuaires.

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 ?

Toute démarche envisagée par l’Autorité visant à simplifier et diminuer la collecte d’informations qui repose sur le seul gestionnaire sur sollicité par l’extension permanente des demandes d’informations, irait dans le bon sens. Nous sommes favorables à la seule publication d’un rapport beaucoup plus synthétique sur une fréquence annuelle en veillant à limiter la charge de travail inhérente aux collectes dont l’ampleur est disproportionnée au regard des PME que nous sommes. Nous réitérons notre demande d’une publication de données agrégées sans référence même anonymisées aux données individualisées d’une plateforme.

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 International, 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 ?

L’ART s’est vue confier par la loi DADDUE une mission de suivi économique et financier du secteur aéroportuaire ce qui n’englobe en aucun cas la qualité de service, l’impact environnemental de l’activité aéroportuaire ou tout autre thématique ne relevant pas du champ économique et financier. **L’ART doit par conséquent se recentrer sur les missions de suivi économique et financier qui lui ont été confiées par le législateur et ne peut, sur le fondement de l’article L. 6327-3-2 du code des transports, étendre le champ des thématiques suivies au prétexte d’une régulation plus performante.**

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 ?**

L'ART s'est vu confier par la loi DADDUE une mission de suivi économique et financier du secteur aéroportuaire ce qui n'englobe en aucun cas la qualité de service, l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire ou tout autre thématique ne relevant pas du champ économique et financier. **L'ART doit par conséquent se recentrer sur les missions de suivi économique et financier qui lui ont été confiées par le législateur et ne peut, sur le fondement de l'article L. 6327-3-2 du code des transports, étendre le champ des thématiques suivies au prétexte d'une régulation plus performante.**

Question 5

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

Le principal enjeu pour les plateformes aéroportuaires concerne la décarbonation du secteur aérien avec à la clef de lourds investissements à venir. Les aéroports doivent en effet pouvoir investir et se financer pour livrer les installations de distribution et de production nécessaires à l'électrification côté piste (mise à disposition des compagnies et des assistants aéroportuaires de bornes de recharge électrique - dispositifs de substitution aux APU pour la climatisation des avions), créer les conditions de réussite du passage au SAF et à l'hydrogène au travers de réseaux de distribution efficaces et réfléchir le cas échéant aux besoins de production. S'agissant de la gestion des déchets, l'un des enjeux des aéroports consiste à augmenter le taux de valorisation des déchets.

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 ?**

Sans objet au regard de la réponse à la question 4b : le champ de la mission de l'ART étant limité au seul suivi économique et financier.

Question 6

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

Sans objet au regard de la réponse à la question 4b : le champs de la mission de l'ART étant limité au seul suivi économique et financier.

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 ?

Sans objet au regard de la réponse à la question 4b : le champs de la mission de l'ART étant limité au seul suivi économique et financier.

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 ?

Aéroports de Lyon émet enfin de fortes réserves sur le principe et l'organisation d'un tableau de bord tel qu'envisagé par l'Autorité (p. 9 du texte de la consultation publique). Si ce tableau de bord devait voir le jour, le caractère librement consultable du tableau de bord par le public implique que **les données diffusées soient agrégées et non nominatives et restent au niveau macroéconomique**. Les données agrégées dans ce tableau de bord devront également être contextualisées afin d'éviter toute interprétation erronée de ces données par le public. Nous rappelons que nous opérons dans un environnement hautement concurrentiel et qu'une telle initiative est incompatible avec notre besoin de protection des données.