



/

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

-

Réponse d'Aéroports de Paris

/

1. Préambule¹

Aéroports de Paris est, parmi les exploitants d'aérodromes régulés par l'Autorité de régulation des transports (ci-après "l'ART" ou "l'Autorité"), dans une situation particulière. En effet, c'est une société cotée en bourse dont la mission relative à l'aménagement, l'exploitation et le développement des aérodromes parisiens lui est attribuée par la loi² et est encadrée par un cahier des charges approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris est d'ores et déjà amenée à communiquer un nombre important d'informations au titre de ses obligations prévues dans son cahier des charges et au titre de ses obligations en matière boursière et financière.

L'article 62 du cahier des charges d'Aéroports de Paris précité prévoit que la société communique annuellement, aux ministres en charge de l'aviation civile et de l'économie, un rapport annuel d'activité – similaire au rapport remis par le concessionnaire au concédant dans le cadre d'un contrat de concession.

Ce rapport rend compte, pour l'exercice écoulé, de l'exécution des missions de service public dont est en charge Aéroports de Paris (qualité de service, opérations liées à la capacité des aérodromes, bilan des investissements réalisés, programme prévisionnel des investissements à venir, etc.).

Il constitue un document administratif communicable au sens de l'article L. 311-2 du code des relations entre le public et l'administration. Ainsi, l'Autorité est tout à fait en mesure de demander la communication de ce rapport auprès du ministre en charge de l'aviation civile, en application de l'article L. 311-1 du même code.

Enfin, au titre de l'article 49 du cahier des charges relatif à l'information du public sur les impacts environnementaux, Aéroports de Paris met à la disposition du public des informations environnementales sur les aérodromes qu'elle exploite et publie chaque année les résultats des mesures qu'elle effectue sur les nuisances sonores causées par les aéronefs, la pollution de l'air et de l'eau ainsi que les déchets produits par l'activité des aérodromes qu'elle exploite.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris publie de manière exhaustive les données relatives aux émissions de CO₂ dans le cadre du bilan de l'Airport Carbon Accreditation ainsi que des bilans trimestriels des mesures de la qualité de l'air, à destination notamment des riverains des plateformes.

¹ Rappel des propos liminaires en réponse à la consultation publique de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de celle-Ci du 31 mai 2022

² Article L. 6323-2 du code des transports

2. Observations particulières sur la consultation

2.1 Qualité de service

La qualité de service et les indicateurs de qualité de service sont au cœur des échanges réguliers entre les usagers du service public aéroportuaire et les équipes opérationnelles d'Aéroports de Paris présentes sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Les sujets tels que le temps d'attente, la ponctualité, le taux de contact etc. sont évoqués de manière hebdomadaire dans le cadre de réunions bilatérales avec les compagnies aériennes et de manière mensuelle et collective dans le cadre de réunions d'exploitation avec l'ensemble des usagers. De manière régulière, ces sujets sont également évoqués lors des réunions organisées par l'AOC (Airlines Operators Committee) de Paris-Charles de Gaulle et l'AOC de Paris-Orly, dont l'ordre du jour est défini par les présidents des AOC et pour lesquelles Aéroports de Paris prépare des documents complémentaires à la demande des participants. Enfin, des réunions sont organisées à la fin de la saison été et de la saison hiver pour faire un bilan exhaustif, et partager les indicateurs de qualité de service. Ces différentes instances, pilotées pour Aéroports de Paris par les directions des plates-formes, sont les instances privilégiées des usagers quant à la qualité des services rendus par Aéroports de Paris.

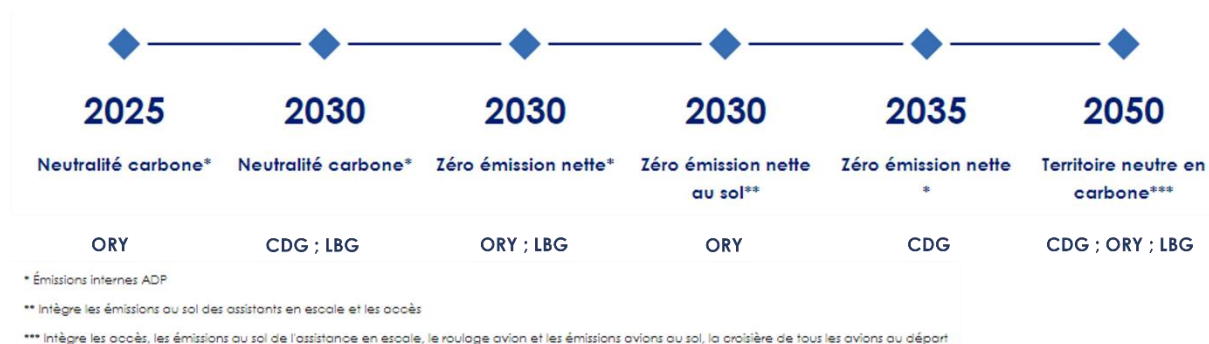
Dans le contexte de la crise du transport aérien faisant suite à la pandémie de Covid-19, le contrat de régulation économique (CRE) 2016-2020 a été résilié. Cette crise majeure a obligé Aéroports de Paris à se réorganiser avec notamment la mise en place de chômage partiel et d'une proposition de ruptures conventionnelles collectives aux salariés de l'entreprise. Ces choix ont eu pour conséquence l'arrêt du suivi des indicateurs de disponibilité prévus par le CRE 2016-2020.

Malgré ces événements, le suivi d'indicateurs de qualité de service reste un axe important pour Aéroports de Paris. Le partage de données a été maintenu lors des réunions de la Commission consultative économique et la liste des indicateurs a été enrichie par plusieurs indicateurs de satisfaction clients (ASQ-ACI) mais également des indicateurs de conformité comme le temps d'attente à la Police aux Frontières (PAF), la ponctualité, ou le temps d'accès aux plateformes. A partir de septembre 2023, Aéroports de Paris propose de remettre en place le suivi des indicateurs de disponibilité des passerelles, équipements électromécaniques sur le parcours passagers, 400 Hz et les tapis de livraison bagages, complétés par les PCA (Pre-Conditionned Air) et mires de guidage.

L'enquête ASQ/ACI est une étude pertinente, représentative, à l'échelle mondiale, avec une méthodologie commune pour l'ensemble des aéroports participants (plus de 300), pour mesurer la satisfaction des passagers (environ 33 critères de satisfaction sont couverts par l'enquête).

2.2 Transition écologique

S'agissant de la transition écologique, la feuille de route d'Aéroports de Paris, disponible sur son site internet³, est claire :



Sont également disponibles sur le site internet l'ensemble des documents de référence relevant de la responsabilité sociétale de l'entreprise, particulièrement les bilans des émissions de gaz à effet de serre Loi Grenelle et le "Airport Carbon Accreditation" des émissions de CO₂. Les deux documents présentent un ensemble d'indicateurs pertinents pour évaluer les conséquences sur l'environnement de l'activité aéroportuaire.

En complément, Aéroports de Paris s'est engagée, depuis juin 2022, dans un processus de définition et validation d'objectifs de réduction de ses émissions de CO₂ (scopes 1&2 et scope 3) par le SBTi (Science Based Target initiative)⁴. Pour rappel, les entreprises rejoignant le SBTi s'engagent à définir des objectifs de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), conformément aux préconisations scientifiques dressées à l'issue de la COP21.

2.3 Tableau de bord

Enfin, s'agissant de la publication d'un tableau de bord, la référence utilisée en guise de bonne pratique, le reporting fait par la Federal Aviation Administration, peut être trompeuse. En effet, le financement majoritairement public des aéroports aux Etats-Unis rend obligatoire cette information, au titre de la "Compliance Activity Tracking System – CATS" et des conditions suspensives liées à ce financement.

Pour rappel, en tant que société cotée, Aéroports de Paris a des obligations particulières prévues par des dispositions européennes³ et, au niveau national, par l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Aéroports de Paris a des contraintes particulières en matière de transmission d'informations et de protection du secret des affaires⁵, concernant notamment la protection des informations privilégiées, à savoir les informations dont la publication pourrait nuire à Aéroports de Paris et est susceptible d'avoir une influence sensible sur son cours de bourse.

³ <https://www.parisaeroport.fr/groupe/rse/environnement>

⁴ Pour plus d'information sur la démarche SBTi (Science Based Target initiative) :

<https://sciencebasedtargets.org/companiestaking-action>

⁵ Conformément au règlement européen n° 596/2014 du 16 avril 2014 sur les abus de marché