

Avis n° 2025-055 du 26 juin 2025

portant sur le projet d'arrêté relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports

L'essentiel

L'Autorité a été saisie par le ministre chargé des transports d'un projet d'arrêté relatif aux informations devant être transmises par les exploitants d'aéroports aux usagers membres de la commission consultative économique. Il s'agit de la première fois qu'elle est consultée sur un projet de texte réglementaire relatif aux redevances aéroportuaires en application de l'article L. 6327-3-3 du code des transports, cette compétence ayant été introduite par la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes.

Ce projet d'arrêté appelle plusieurs observations et recommandations de l'Autorité pour assurer l'effectivité de la consultation des usagers, dans le cadre tant des homologations tarifaires annuelles que de l'élaboration de contrats de régulation économique.

En premier lieu, dans le cadre des homologations tarifaires annuelles, il apparaît indispensable que le projet d'arrêté prévoie la communication aux usagers d'informations concernant les investissements et la qualité de service afin d'assurer le caractère effectif de la consultation. En outre, des informations relatives aux produits, aux actifs et aux charges du périmètre non régulé devraient impérativement être transmises aux usagers afin qu'ils puissent utilement se prononcer sur les conditions tarifaires proposées et les règles d'allocation qui les sous-tendent.

En second lieu, le projet d'arrêté devrait être complété afin d'assurer l'intervention effective des usagers dans le cadre de l'élaboration des CRE. En sus des éléments précités qui restent pleinement nécessaires dans le cadre de la préparation d'un CRE, les usagers devraient disposer d'explications chiffrées et approfondies concernant le fonctionnement et les effets des facteurs d'ajustement prévus à l'article R. 6325-39 du code des transports sur le plafond tarifaire. Par ailleurs, au stade de la consultation des usagers sur le projet de CRE, ces derniers devraient pouvoir aisément identifier les évolutions intervenues entre l'avant-projet de contrat et le projet de contrat et celles résultant des observations des usagers et/ou de l'Autorité sur l'avant-projet. Enfin, l'alignement des délais de transmission aux usagers des informations en amont de la CoCoÉco en cas de CRE sur les homologations annuelles constitue un obstacle à l'effectivité de la consultation compte tenu de la densité et de la complexité des informations transmises dans ce dernier cas et des enjeux attachés à un CRE.

La communication de ces éléments permettra de rendre effective la consultation des usagers sans s'accompagner d'un surcroît de charge pour les exploitants, dès lors que ces derniers en disposent nécessairement pour l'élaboration d'une proposition tarifaire et l'instruction de la demande d'homologation correspondante par l'Autorité.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministre chargé des transports, par courriel enregistré le 21 mai 2025 au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1 et suivants, L. 6327-3-3, R. 6325-23, R. 6325-45 et R. 6325-48-1 ;

Vu les décrets n° 2025-377 et n° 2025-378 du 25 avril 2025 relatifs aux redevances aéroportuaires

Vu l'arrêté du 16 janvier 2012 modifié relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté modifié du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision n°2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 26 juin 2025 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité.....	4
2. Analyse	6
2.1. Les usagers doivent disposer d'informations approfondies sur les investissements et la qualité de service dans le cadre des homologations tarifaires annuelles.....	6
2.2. Les usagers concernés par l'élaboration d'un CRE doivent disposer de données – notamment financières – supplémentaires et de délais adaptés pour en prendre connaissance	8
2.2.1. Sur la consultation des usagers sur le dossier public de consultation	8
2.2.2. Sur la consultation des usagers sur le projet de CRE.....	10
2.2.3. Sur les délais de convocation des membres de la CoCoÉco et de transmission des documents	10
2.3. La généralisation à l'ensemble des usagers de l'obligation de transmission d'informations à l'exploitant est de nature à fiabiliser ses prévisions	11
Annexe – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis.....	12

1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité

4. L'Autorité est compétente pour réguler les tarifs des redevances aéroportuaires des aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes¹. Dans ce cadre, elle s'assure de la régularité de la procédure de consultation des usagers.
5. La consultation des usagers constitue un élément cardinal du processus d'élaboration des tarifs en application de la directive 2009/12/CE susvisée. Son article 6 prévoit qu'une consultation des usagers d'aéroport doit par principe être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers d'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances.
6. En outre la consultation des usagers revêt une importance particulière dans l'appréciation portée par l'Autorité sur la proposition tarifaire de l'exploitant. En effet, elle permet de recueillir les observations des compagnies aériennes sur les hypothèses, méthodes et choix opérés par l'exploitant, au regard de leur propre connaissance du fonctionnement des infrastructures et du secteur aéroportuaire. En cela, l'avis de la CoCoÉco constitue un éclairage complémentaire indispensable à l'Autorité dans l'exercice de ses missions.
7. En application de l'article L. 6325-7 du code des transports, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 et les aérodromes appartenant à l'État, lorsque la fixation des tarifs des redevances donne lieu à des consultations, les exploitants d'aérodromes doivent transmettre aux usagers ou aux représentants d'usagers « des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement ».
8. L'article R. 6325-18 du code des transports prévoit que cette consultation a lieu dans le cadre des commissions consultatives économiques (ci-après les « CoCoÉco »). L'article R. 6325-23 du code des transports liste les informations devant être transmises aux usagers dans les conditions précisées par arrêté du ministre de l'aviation civile.
9. L'article L. 6325-7 du code des transports prévoit également la communication par les usagers à l'exploitant d'aérodrome d'informations lui permettant d'établir sa proposition tarifaire (les prévisions de trafics sur l'aérodrome concerné, les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte sur le ou les aérodromes concernés, les projets de développement et besoins sur le ou les aérodromes concernés et les données sur le trafic existant).
10. L'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé précise la liste des informations devant être transmises aux usagers et à l'exploitant d'aéroport et les modalités de cette consultation.
11. Le cadre de régulation des redevances aéroportuaires a récemment fait l'objet d'une refonte en profondeur à la faveur (i) de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes, (ii) des décrets n° 2025-377 et n° 2025-378 susvisés et (iii) de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. Ces évolutions législatives et réglementaires visent à inciter à la conclusion de contrats de régulation économique (ci-après, les « CRE ») et à renforcer l'intervention des usagers dans leur élaboration.

¹ Article L. 6327-1 du code des transports.

12. En effet, les exploitants des aérodromes relevant de la compétence de l'État et la société Aéroports de Paris peuvent, en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, conclure des CRE déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances sur une durée maximale de cinq ans (pouvant, par exception, être étendue à dix ans). Les décrets n° 2025-377 et n° 2025-378 du 25 avril 2025 susvisés ont profondément modifié les conditions d'intervention des usagers dans le cadre de l'élaboration de ces contrats. D'une part, l'article R. 6325-45 du code des transports dispose que « *dès la publication du dossier prévu à l'article R. 6325-43, l'exploitant sollicite l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile* ». D'autre part, aux termes de l'article R. 6325-48-1 du code des transports, « *à l'issue de la négociation et après accord du ministre chargé de l'aviation civile, l'exploitant soumet le projet de contrat à l'avis de la commission consultative de l'aérodrome dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile* ».
13. Par courriel enregistré le 21 mai 2025 au service de la procédure, le ministre chargé des transports (direction générale de l'aviation civile) a saisi l'Autorité, en application de l'article L. 6327-3-3 du code des transports, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports (ci-après le « projet d'arrêté »). Ainsi pour la première fois, l'Autorité est amenée à se prononcer sur un projet de texte réglementaire relatif aux redevances aéroportuaires².
14. Le projet d'arrêté abroge l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé pour ce qui concerne les aérodromes relevant de la compétence de l'Autorité et adapte le cadre réglementaire à la suite de l'adoption des deux décrets du 25 avril 2025 précités, parachevant ainsi la refonte du cadre de régulation aéroportuaire.
15. L'article 17 du règlement intérieur de l'Autorité dispose que « *[l]orsque le délai dans lequel l'Autorité doit rendre son avis [...] n'est pas fixé par des dispositions législatives ou réglementaires, l'Autorité s'attache à émettre son avis ou sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de l'ensemble des éléments utiles* ».
16. Le ministre chargé des transports a sollicité de l'Autorité qu'elle se prononce dans un délai réduit à un mois en invoquant « *le caractère essentiellement formel* » des modifications apportées par ce projet d'arrêté par rapport à l'arrêté du 16 janvier 2012.
17. Dans ce contexte, l'Autorité a concentré son analyse sur les seules évolutions introduites par le projet d'arrêté par rapport l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé. Elle ne se prononcera donc pas sur les dispositions préexistantes concernant tant la procédure de consultation que les informations devant être transmises aux usagers. Néanmoins, elle rappelle que l'effectivité et l'utilité du processus de consultation des usagers dépendent de la nature et de la qualité des informations partagées et requièrent que les informations soient transmises aux usagers en amont de la consultation et dans un délai raisonnable tenant compte de leur quantité et de leur complexité.
18. Par ailleurs, l'Autorité regrette que le projet d'arrêté n'ait pas fait l'objet d'une consultation des usagers alors même qu'ils sont les premiers concernés par le texte en cause. Une telle consultation aurait utilement éclairé l'Autorité qui, compte tenu des délais restreints, n'a pas été en mesure d'organiser elle-même une consultation formelle des usagers.

² La compétence de l'Autorité a été introduite par l'article 26 de loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes, dite loi « DDADUE 2025 ».

19. Au-delà des modifications purement formelles, le projet d'arrêté modifie le cadre de la consultation sur trois points :
- Tout d'abord, en ce qui concerne les informations à transmettre aux membres de la CoCoÉco dans le cadre des homologations tarifaires annuelles ;
 - Ensuite, en ce qui concerne les informations devant être transmises aux membres de la CoCoÉco dans le cadre du processus d'élaboration des CRE ;
 - Enfin, en ce qui concerne les informations devant être transmises à l'exploitant d'aéroport, sur le fondement de l'article L. 6325-7 du code des transports, par l'ensemble des usagers membres de la CoCoÉco en amont de la réunion de celle-ci.

2. Analyse

20. Les modifications apportées au cadre de la consultation des usagers par le projet d'arrêté appellent les observations ci-après exposées.

2.1. Les usagers doivent disposer d'informations approfondies sur les investissements et la qualité de service dans le cadre des homologations tarifaires annuelles

21. Outre les informations prévues par l'arrêté du 16 janvier 2012 précité, l'article 2 du projet d'arrêté prévoit la transmission aux usagers :
- de données prévisionnelles pour la période tarifaire à venir et non des seules données réalisées en ce qui concerne (i) le total des coûts des services publics et (ii) le résultat opérationnel du périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports (ci-après, le « périmètre régulé ») ;
 - du coût moyen pondéré du capital du périmètre régulé ;
 - des « *informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties accordées, incluant le montant financier agrégé de ces contreparties et le nombre total de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent* » ;
 - du résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la qualité de service et non plus des seuls effets de celui-ci sur la capacité aéroportuaire.
22. L'Autorité accueille favorablement l'introduction de ces éléments qui sont indispensables aux usagers pour appréhender la proposition tarifaire de l'exploitant d'aéroport.

23. **Néanmoins, concernant les investissements majeurs, l'Autorité relève que les informations prévues à l'article 2 du projet d'arrêté sont insuffisantes pour assurer l'effectivité de la consultation des usagers au regard des objectifs très clairement définis au considérant 14 de la directive 2009/12/CE :** « *il convient que les entités gestionnaires d'aéroports informent les usagers d'aéroport de leurs grands projets d'infrastructure, étant donné que ceux-ci ont une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires. La transmission de ces informations devrait permettre le suivi des coûts d'infrastructure et avoir pour but la mise à disposition d'installations appropriées et présentant un rapport coût / efficacité satisfaisant dans l'aéroport concerné* ». À cette fin, les usagers devraient *a minima* disposer, pour chaque opération d'investissement, d'informations suffisamment précises relatives (i) au coût global estimé de l'opération, (ii) à la date prévue pour le commencement des travaux et (iii) à la date prévisionnelle de mise en service de l'investissement. Par ailleurs, pour mettre les usagers en capacité d'apprécier le caractère « *approprié* » ou « *le rapport coût / efficacité* » de l'investissement envisagé, l'exploitant d'aéroport devrait présenter les alternatives à cet investissement qui ont été étudiées et en tout état de cause les raisons ayant conduit à retenir l'investissement en cause, au regard des bénéfices qui en sont attendus. En tout état de cause, la communication de ces informations ne saurait constituer une charge administrative supplémentaire pour les exploitants d'aéroports, qui en disposent nécessairement lorsqu'ils programment des investissements conséquents.
24. **Par ailleurs, si l'obligation imposée à l'exploitant d'aéroport de mettre en évidence les effets de tout investissement majeur sur la qualité de service va dans le sens de l'objectif poursuivi, l'Autorité relève qu'il s'agit des seules informations relatives à la qualité de service devant faire l'objet d'une transmission aux usagers aux termes du projet d'arrêté.** Or la qualité de service étant indissociable du niveau de tarification, les informations y afférentes transmises aux usagers ne peuvent se limiter aux effets attendus des investissements majeurs sur celle-ci. À cet égard, le considérant 15 de la directive 2009/12/CE dispose que « *les entités gestionnaires d'aéroports devraient être en mesure d'appliquer des redevances aéroportuaires correspondant aux infrastructures et/ou au niveau de service fournis, alors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux entités gestionnaires d'aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix* ». Le considérant 16 prévoit d'ailleurs que « *[d]es négociations sur la qualité du service fourni en contrepartie des redevances aéroportuaires pourraient avoir lieu dans le cadre de la consultation régulière* » (soulignements ajoutés). Dans ces conditions, l'appréciation du niveau tarifaire implique une prise en considération du niveau de qualité de service, lequel fait en principe l'objet d'un suivi au travers d'indicateurs auxquels sont associées des cibles faisant ou non l'objet d'incitations financières. Pour que les indicateurs de suivi soient représentatifs du niveau de qualité de service de l'aéroport, il serait *a minima* indispensable que les déterminants de leur choix fassent l'objet d'une présentation aux usagers en CoCoÉco et que l'exploitant justifie des raisons ayant conduit à un tel choix.
25. **En outre, le projet d'arrêté devrait prévoir la transmission d'informations relatives au périmètre non régulé, ces dernières étant indispensables pour assurer l'effectivité de la consultation des usagers sur les règles d'allocation comptable qui sont le sous-jacent de toute proposition tarifaire,** conformément au principe de transparence fixé par la décision du 31 mars 2022 susvisée. Ces informations concernent les données réalisées ainsi que les données prévisionnelles et doivent se décomposer par type d'activité avec, pour chaque type, les hypothèses sous-jacentes aux projections permettant aux usagers une correcte appréhension des impacts sur les tarifs.

26. **Enfin, dans l'objectif d'accroître l'effectivité de la consultation des usagers, le pouvoir réglementaire pourrait utilement prévoir l'obligation, pour l'exploitant d'aéroport, de motiver l'absence de prise en compte des propositions formulées par les usagers lors de la CoCoÉco.** En tout état de cause, dès lors que l'Autorité demande communication de ces informations à l'exploitant d'aéroport au cours de l'instruction de sa demande d'homologation, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État³, cette exigence supplémentaire en matière de consultation des usagers n'entraînerait aucune charge administrative supplémentaire pour celui-ci.
27. **Au-delà, les homologations annuelles en cours de CRE obéissent à une logique de simplification qui devrait également s'appliquer aux consultations des usagers.** Il reste cependant indispensable que ces derniers disposent d'un niveau d'information suffisant pour leur permettre de suivre l'exécution du contrat (données réalisées par rapport aux données prévisionnelles, effets des facteurs d'ajustement prévus à l'article R. 6325-39 du code des transports, suivi de l'exécution des investissements et des indicateurs de qualité de service, etc.). Dans ces conditions, l'Autorité invite le pouvoir réglementaire à ouvrir une réflexion avec l'ensemble des parties prenantes sur les éléments d'information à transmettre aux usagers dans le cas spécifique des homologations annuelles au cours de l'exécution d'un CRE.

2.2. Les usagers concernés par l'élaboration d'un CRE doivent disposer de données – notamment financières – supplémentaires et de délais adaptés pour en prendre connaissance

2.2.1. Sur la consultation des usagers sur le dossier public de consultation

28. En l'état actuel, l'article 4 du projet d'arrêté prévoit que, lorsqu'il sollicite l'avis de la CoCoÉco en application de l'article R. 6325-45 du code des transports⁴, l'exploitant est tenu de transmettre aux membres de celle-ci le dossier public de consultation prévu à l'article R. 6325-43 du code des transports, lequel contient :
- l'avant-projet de CRE ;
 - un bilan de l'exécution du contrat pluriannuel en cours ou, lorsqu'un tel contrat n'a pas été conclu, une étude décrivant, sur les années précédentes, les évolutions du trafic, des capacités aéroportuaires, de la nature et de la qualité des services rendus, des tarifs des redevances ainsi que des éléments économiques et financiers se rapportant au périmètre d'activité concerné par la fixation des tarifs des redevances ;
 - une présentation des hypothèses de l'exploitant pour le contrat à venir, notamment en matière d'évolution du trafic sur l'aérodrome ou les aérodromes qu'il exploite, d'évolution des capacités aéroportuaires, de programmes d'investissements et, le cas échéant, du préfinancement de ceux-ci, d'adéquation des services publics aux besoins des usagers, de qualité de ces services, d'évolution des tarifs des redevances et, le cas échéant, de modulations de celles-ci ;
 - une évaluation de l'impact économique et financier de ces hypothèses et, le cas échéant, d'hypothèses alternatives ;

³ CE, 8 déc. 2022, syndicat des compagnies aériennes autonomes et chambre syndicale du transport aérien, req. n° 462429 : « Les dispositions énoncées aux points 2 à 4 de la présente décision instaurent une procédure de consultation de la commission consultative économique de l'aérodrome, au sein de laquelle sont représentés les usagers de l'aéroport et qui est saisie de propositions motivées avant toute fixation des tarifs des redevances et leur modification, procédure dont le respect est contrôlé par l'Autorité de régulation des transports, **auprès de laquelle il appartient au gestionnaire de l'aéroport, soit directement soit par référence aux justifications produites auprès des usagers, de justifier sa proposition par rapport à l'avis de ces derniers.** » (gras ajouté)

⁴ « Dès la publication du dossier prévu à l'article R. 6325-43, l'exploitant sollicite l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation ».

- les hypothèses détaillées du calcul du coût moyen pondéré du capital évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1.

29. **Ces informations ne sont pas suffisantes pour permettre aux usagers de se prononcer utilement sur l'avant-projet de contrat, compte tenu de sa complexité et des enjeux qui y sont attachés pour les usagers.** Dès lors qu'un CRE fixe la trajectoire tarifaire sur une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans (voire dix ans dans certains cas exceptionnels), les usagers devraient *a minima* disposer des informations complémentaires suivantes pour être en mesure de se prononcer de façon éclairée :

- en premier lieu, et pour les raisons exposées au point 26 précité, les informations relatives aux produits, aux actifs et aux charges relatifs aux activités du périmètre non régulé. Au surplus, il convient de rappeler que, si le périmètre régulé des aéroports visés à l'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé⁵ correspond à l'ensemble des services publics aéroportuaires, le niveau des tarifs est déterminé en tenant compte des produits, des actifs et des charges dégagés par l'ensemble des activités objet de la concession ainsi que par l'ensemble de celles exercées par le concessionnaire sur le domaine concédé, à l'exception de celles listées au I de l'article 11 de l'arrêté précité (ci-après le « périmètre non régulé contributif »). Dans ces conditions, pour pouvoir se prononcer utilement sur le niveau des tarifs prévu par l'exploitant, il est, tout état de cause à tout le moins indispensable que les usagers disposent des informations relatives à l'ensemble du périmètre contributif ;
- en deuxième lieu, en ce qui concerne les facteurs d'ajustement prévus à l'article R. 6325-39 du code des transports, des analyses de sensibilité sur la base d'exemples chiffrés, afin de faciliter la compréhension des conditions et des effets de leur déclenchement sur la trajectoire tarifaire ;
- en troisième lieu, les informations mentionnées aux points 24 et 25 concernant les investissements et la qualité de service, compte tenu de l'importance des programmes d'investissements susceptibles d'être engagés dans le cadre de CRE.

30. **Par ailleurs, le projet d'arrêté devrait préciser que, si l'Autorité est saisie par le ministre chargé de l'aviation civile pour avis sur un avant-projet de CRE comme le permet l'article R. 6325-46 du code des transports, le procès-verbal de la CoCoÉco lui est transmis⁶ dans le dossier de saisine.** En effet, l'avis rendu par les usagers sur l'avant-projet de CRE constitue un éclairage indispensable à l'Autorité pour apprécier la proposition tarifaire qui lui est soumise, dans la mesure où il permet de recueillir les observations des compagnies aériennes sur les hypothèses, méthodes et choix opérés par l'exploitant, au regard de leur propre connaissance du fonctionnement des infrastructures et du secteur aéroportuaire. Faute d'en disposer, l'Autorité ne peut exercer pleinement son office, amoindissant la portée de son avis au détriment de l'ensemble des parties prenantes.

⁵ Cet article est applicable à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse et aux aérodromes concédés de l'Etat répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1 du code des transports à l'exception de ceux mentionnés aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé.

⁶ Sur le fondement de l'article R. 6325-45 du code des transports.

2.2.2. Sur la consultation des usagers sur le projet de CRE

31. L'article 5 du projet d'arrêté dispose que, lorsque l'exploitant d'aéroport consulte les usagers sur le projet de CRE, il transmet aux membres de la CoCoÉco :
- Le projet de CRE ;
 - L'avis rendu par la CoCoÉco sur le dossier prévu par l'article R. 6325-43 du code des transports ;
 - L'avis rendu par l'Autorité de régulation des transports sur l'avant-projet de contrat lorsqu'elle est compétente et si elle a été saisie.
32. Pour les raisons précédemment exposées, l'effectivité de la consultation des usagers requiert que soient également transmises l'ensemble des informations mentionnées au paragraphe 2.2.1.
33. En outre, le projet d'arrêté devrait tirer les conséquences de la volonté du pouvoir réglementaire de faire intervenir les usagers et l'Autorité à deux stades différents de la procédure pour éclairer l'exploitant d'aéroport. L'intervention des usagers au stade du projet de CRE gagnerait en effectivité si ces derniers disposaient :
- d'un document retraçant les évolutions intervenues entre l'avant-projet de contrat soumis à l'avis des usagers et le projet de contrat ;
 - d'un document précisant, parmi les observations faites par les usagers et, le cas échéant, par l'Autorité au cours de la consultation relative à l'avant-projet de contrat, celles qui ont été prises en compte dans le projet de contrat et, pour celles qui ne l'ont pas été, les raisons justifiant ce choix. En tout état de cause, l'Autorité demandera communication de ces éléments au cours de son instruction du projet de CRE.

2.2.3. Sur les délais de convocation des membres de la CoCoÉco et de transmission des documents

34. Le projet d'arrêté ne prévoit pas de modalités spécifiques en ce qui concerne les délais de convocation et de transmission des documents en cas de CRE. Par conséquent et en application de l'article 8 du projet d'arrêté, la CoCoÉco doit être convoquée au moins un mois avant la date de sa réunion, les documents relatifs à l'ordre du jour devant être transmis au moins quinze jours avant.
35. **Or, le caractère effectif de la consultation des usagers impose de revoir les délais en cas de CRE.** D'une part, les consultations préalables à la conclusion d'un CRE entraînent la communication aux membres de la CoCoÉco d'une documentation lourde et complexe, notamment financière, qui requiert des travaux d'analyse conséquents (par exemple en ce qui concerne le fonctionnement et la simulation des effets des facteurs d'ajustement) et la mobilisation d'expertises pluridisciplinaires. D'autre part, les enjeux attachés à la consultation des usagers sont plus importants dans le cadre de CRE, ces derniers fixant la trajectoire tarifaire et le programme d'investissements sur une durée pouvant aller jusqu'à cinq (ou dix ans dans des cas exceptionnels).
36. **Dans ces conditions, l'Autorité recommande de porter le délai de convocation de la CoCoÉco à six semaines et le délai de transmission des documents à quatre semaines avant la réunion de la CoCoÉco.**

2.3.La généralisation à l'ensemble des usagers de l'obligation de transmission d'informations à l'exploitant est de nature à fiabiliser ses prévisions

37. L'article 7 du projet d'arrêté soumet désormais l'ensemble des usagers membres de la CoCoÉco à l'obligation de transmission à l'exploitant des informations listées au I de l'article L. 6325-7 du code des transports, et non plus les seuls usagers listés par une décision de l'Autorité compte tenu du caractère significatif de leur trafic sur l'aérodrome.
38. Cette modification est bienvenue en ce qu'elle renforce l'information de l'exploitant et, partant, la fiabilité de ses prévisions et simplifie le processus.

*

Le présent avis sera notifié au ministre chargé des transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 26 juin 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

L'ensemble des recommandations sont adressées au ministre chargé des transports en vue de la finalisation du projet d'arrêté.

N°	Recommandations relatives aux procédures d'homologation annuelles
1	Pour chaque opération d'investissement, transmettre aux usagers : <ul style="list-style-type: none">- Les informations prévisionnelles relatives (i) au coût global de l'opération, (ii) à la date de commencement des travaux et (iii) à la date de mise en service de l'investissement ;- Une présentation des alternatives à cet investissement et en tout état de cause les raisons ayant conduit à retenir l'investissement en cause, au regard des bénéfices qui en sont attendus.
2	En ce qui concerne la qualité de service, l'Autorité recommande que les déterminants du choix des indicateurs de suivi fassent l'objet d'une présentation aux usagers en CoCoÉco et que l'exploitant justifie des raisons ayant conduit à un tel choix.
3	Transmettre aux membres de la CoCoÉco des informations relatives aux produits, aux actifs et aux charges générés par les activités du périmètre non régulé, à savoir les données réalisées ainsi que les données prévisionnelles décomposées par type d'activité, avec les hypothèses sous-jacentes pour les projections.
4	Imposer à l'exploitant d'aéroport de motiver l'absence de prise en compte des propositions formulées par les usagers lors de la réunion de la CoCoÉco.
5	Ouvrir une réflexion avec l'ensemble des parties prenantes sur les éléments d'information à transmettre aux usagers dans le cas spécifique des homologations annuelles au cours de l'exécution d'un contrat de régulation économique.
N°	Recommandations relatives aux procédures d'élaboration des CRE
6	S'agissant de la consultation des usagers relative au dossier public de consultation , transmettre aux membres de la CoCoÉco : <ul style="list-style-type: none">- Les informations relatives aux produits, aux actifs et aux charges générés par les activités du périmètre non régulé, à savoir les données réalisées ainsi que les données prévisionnelles décomposées par type d'activité, avec les hypothèses sous-jacentes pour les projections ;- Les analyses de sensibilité, sur la base d'exemples chiffrés, relatives aux facteurs d'ajustements prévus à l'article R. 6325-39 du code des transports ;- Les informations faisant l'objet des recommandations n° 1 et n° 2 ci-dessus exposées.
7	Transmettre à l'Autorité, lorsqu'elle est saisie, pour avis, par le ministre chargé de l'aviation civile, sur un avant-projet de CRE, le procès-verbal de la CoCoÉco.
8	En ce qui concerne la consultation des usagers relative au projet de CRE , transmettre aux membres de la CoCoÉco : <ul style="list-style-type: none">- Les informations faisant l'objet de la recommandation n° 5 ;- Un document retraçant les évolutions intervenues entre l'avant-projet de contrat soumis à l'avis des usagers et le projet de contrat ;- Un document précisant, parmi les observations faites par les usagers et l'Autorité au cours de la consultation relative à l'avant-projet de contrat, celles qui ont été prises en compte dans le projet de contrat et, pour celles qui ne l'ont pas été, les raisons justifiant ce choix.
9	Augmenter (i) le délai de convocation des membres de la CoCoÉco à six semaines et (ii) le délai de transmission des documents à ces derniers à quatre semaines.