

Consultation public relative aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique au-delà de 5 ans

REF: MMI2026-00177

Madrid, 24 Août, 2026

Monsieur Thierry Guimbaud
Président
L'Autorité de régulation des transports (ART)
11, Place des cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 – 75675 Paris Cedex 14

Monsieur,

IATA remercie l'Autorité de régulation des transports pour l'organisation de cette consultation publique ainsi que pour son initiative visant à préciser, de manière transparente et prévisible, les modalités selon lesquelles elle exercera son office dans le cadre de la procédure de revoyure. Cette démarche est particulièrement importante compte tenu du caractère inédit d'un CRE d'une durée supérieure à cinq ans et de l'importance de la revoyure dans l'équilibre global du dispositif.

IATA considère que la procédure de revoyure constitue l'un des mécanismes centraux du dispositif ayant permis l'extension exceptionnelle de la durée du CRE au-delà de cinq ans. Elle ne doit pas être regardée comme une simple étape procédurale, mais comme un garde-fou essentiel destiné à protéger les usagers contre les risques inhérents à un contrat de longue durée.

Le législateur a expressément prévu ce mécanisme afin d'éviter qu'un CRE de durée exceptionnelle ne conduise à un déséquilibre économique ou à une sur-rémunération de l'exploitant au détriment des usagers. La revoyure constitue ainsi l'outil central permettant de vérifier, à mi-parcours, que les conditions ayant justifié l'approbation initiale du contrat et sa durée dérogatoire demeurent réunies.

Cette mission revêt une importance particulière dans le cadre du projet initial de CRE 2027-2034. Bien que présenté comme un contrat de huit ans offrant visibilité et stabilité aux parties prenantes, ce projet comporte de nombreux mécanismes de révision, d'ajustement et de résiliation anticipée destinés à protéger Aéroports de Paris contre différentes évolutions défavorables (trafic, financement, environnement réglementaire ou macroéconomique).

Dans ce contexte, la revoyure doit permettre de vérifier que ces mécanismes de protection n'ont pas pour conséquence de modifier progressivement l'équilibre économique approuvé initialement ou de conduire à une rémunération supérieure à celle ayant justifié l'avis conforme de l'Autorité.

IATA relève également que le projet initial prévoyait plusieurs situations dans lesquelles l'absence d'accord sur une révision du contrat ou l'absence d'approbation d'un cadre révisé pouvaient conduire à une résiliation anticipée du CRE. Cette architecture renforçait l'importance de la revoyure comme mécanisme indépendant de contrôle et de protection des usagers.

Au-delà de la seule question de la rémunération, la revoyure doit également permettre de vérifier que la justification même de la durée exceptionnelle du CRE demeure valide. Cette durée n'a pas été accordée en raison d'un simple niveau de rémunération ou d'une trajectoire financière, mais parce qu'elle était présentée comme nécessaire à la réalisation d'un projet industriel spécifique, comprenant un programme d'investissements structurant, des créations de capacité, des gains opérationnels et des améliorations de qualité de service.

Pour IATA, la procédure de revoyure doit donc permettre à l'Autorité de vérifier simultanément :

- l'absence de sur-rémunération de l'exploitant,
- le maintien de l'équilibre économique ayant fondé l'approbation initiale du CRE,
- la réalisation effective du projet industriel justifiant la durée dérogatoire du contrat,
- la livraison des capacités, performances opérationnelles et améliorations de qualité de service présentées aux usagers,
- le maintien d'un partage équilibré des risques entre l'exploitant et les usagers.

En résumé, IATA considère que la revoyure constitue un mécanisme essentiel destiné à prévenir tout risque de sur-rémunération de l'exploitant ou de transfert excessif de risque vers les usagers lié à la durée exceptionnelle du CRE. Elle doit permettre à l'Autorité de s'assurer que le contrat continue à respecter les principes de juste rémunération, de modération tarifaire et de proportionnalité entre les hausses tarifaires consenties par les usagers et les bénéfices effectivement délivrés par l'exploitant.

Définition de la modification substantielle et des seuils quantitatifs

Question n°1 : partagez-vous l'orientation de l'Autorité consistant à ne pas retenir de définition normative et chiffrée d'une modification substantielle ? À défaut, quel chiffrage, selon vous, devrait-il être retenu pour caractériser une modification « substantielle » ou le caractère « significatif » de l'incidence de la modification sur les éléments sur lesquels elle s'est initialement prononcée ?

IATA partage la position de l'Autorité selon laquelle la notion de « modification substantielle » ne devrait pas être définie exclusivement au moyen d'un seuil réglementaire unique. Une appréciation qualitative demeure nécessaire afin de tenir compte de la diversité des situations susceptibles d'affecter l'équilibre économique du contrat ou le projet industriel.

Toutefois, en l'absence de toute référence quantitative, le dispositif pourrait manquer de prévisibilité, de sécurité juridique et de transparence pour les compagnies aériennes comme pour l'exploitant. Les compagnies aériennes devraient bénéficier d'un niveau comparable de visibilité quant aux circonstances susceptibles de justifier une remise en cause de l'équilibre économique ayant fondé l'approbation initiale du CRE.

IATA recommande dès lors de retenir une définition principalement qualitative de la « modification substantielle », complétée par des seuils quantitatifs objectifs déclenchant automatiquement un examen approfondi par l'Autorité.

Une modification devrait être considérée comme substantielle lorsqu'elle a une incidence tangible et significative sur les éléments ayant fondé l'avis conforme initial de l'Autorité, à savoir notamment :

- la juste rémunération des capitaux investis,
- la couverture des coûts,
- l'adéquation entre la durée dérogatoire du CRE et le projet industriel présenté aux compagnies aériennes,
- les bénéfices opérationnels, de capacité et de qualité de service qui constituent la contrepartie des hausses tarifaires consenties par les usagers.

Afin de garantir l'effectivité du mécanisme de revoyure, IATA considère qu'un certain nombre d'écarts devraient automatiquement conduire l'Autorité à ouvrir un examen renforcé. Ces seuils n'auraient pas pour effet de déclencher automatiquement une révision ou une résiliation du contrat, mais créeraient une présomption nécessitant une analyse détaillée de la situation.

À titre indicatif, un examen approfondi devrait être déclenché lorsque l'un des seuils suivants est atteint, mettant en garde que les seuils quantitatifs n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie et servent simplement à donner un ordre de grandeur :

- écart supérieur à 100 points de base du ROCE moyen prévisionnel sur la durée du contrat par rapport au ROCE retenu lors de l'approbation initiale,
- ou écart supérieur à 50 points de base entre le ROCE moyen prévisionnel actualisé et le CMPC régulé approuvé initialement,
- écart cumulé supérieur à 2 % entre les revenus régulés prévisionnels actualisés et les revenus retenus dans le plan d'affaires initial,
- écart cumulé supérieur à 5 % sur le volume total d'investissements régulés,
- abandon, report ou substitution d'un projet représentant plus de 5 % du programme d'investissements total,
- report au-delà de l'horizon du CRE d'un projet structurant présenté comme l'un des fondements de la durée dérogatoire du contrat,
- sous-performance entraînant l'application de malus pendant au moins deux exercices consécutifs,

- non-atteinte durable des objectifs de qualité de service ayant constitué une contrepartie essentielle des augmentations tarifaires accordées à l'exploitant.

IATA considère que le franchissement d'un tel seuil devrait créer une présomption nécessitant un examen détaillé par l'Autorité afin d'évaluer si l'équilibre économique initial demeure conforme aux principes de juste rémunération et de proportionnalité entre les hausses tarifaires accordées à l'exploitant et la réalisation effective du projet industriel présenté aux compagnies aériennes.

Question n°2 : l'interprétation faite de la notion de « modification substantielle » appelle-t-elle d'autres observations de votre part ?

IATA considère que l'appréciation d'une éventuelle « modification substantielle » du projet industriel suppose, avant toute chose, que le projet industriel de référence soit défini de manière suffisamment précise et exhaustive dans le contrat de régulation économique.

Or, la procédure de revoyure repose largement sur la comparaison entre le projet industriel initialement présenté aux usagers et celui effectivement mis en œuvre au moment de la revue à quatre ans. Pour que cet exercice soit pertinent, il est indispensable que le contrat identifie clairement les éléments constitutifs du projet industriel ayant justifié à la fois les augmentations tarifaires prévues par le CRE et l'octroi d'une durée dérogatoire de huit ans.

IATA estime dès lors que la notion de « projet industriel » ne devrait pas être limitée à un montant global d'investissement ou à une liste indicative de projets. Elle devrait être définie à travers un ensemble cohérent d'éléments permettant une comparaison objective entre les engagements initiaux et la situation constatée lors de la revoyure.

Cette définition devrait notamment inclure :

- la liste exhaustive des projets structurants et des projets clés ayant justifié la durée dérogatoire du CRE,
- le périmètre et les caractéristiques essentielles de chacun de ces projets,
- leurs coûts prévisionnels,
- leur calendrier de réalisation,
- leurs principaux jalons intermédiaires,
- leur date prévisionnelle de mise en service,
- les capacités supplémentaires attendues,
- les bénéfices opérationnels attendus pour les compagnies aériennes,
- les améliorations de qualité de service associées,
- les indicateurs de performance permettant d'évaluer les résultats effectivement délivrés.

Évolution du projet industriel

Question n°3 : l'interprétation faite de la notion d'évolution du projet industriel appelle-t-elle des observations de votre part ?

IATA considère que la notion d'évolution du projet industriel ne devrait pas être appréciée uniquement au regard des dépenses réalisées. Un projet peut respecter son enveloppe budgétaire tout en s'écartant significativement du projet présenté aux usagers si :

- son périmètre est réduit,
- sa capacité est revue à la baisse,
- sa mise en service est retardée,
- les bénéfices opérationnels attendus ne sont plus atteints,
- les engagements de qualité de service associés disparaissent ou sont dégradés.

L'analyse devrait donc porter non seulement sur les inputs (CAPEX réalisés) mais également sur les outputs effectivement délivrés. Autrement dit, l'Autorité devrait apprécier non seulement ce qui a été dépensé mais également ce qui a été livré et les bénéfices réellement apportés aux usagers.

IATA estime également que les modifications du phasage ou de la séquence des investissements doivent pouvoir être regardées comme substantielles. L'Autorité souligne à juste titre que la justification d'un CRE supérieur à cinq ans repose notamment sur la cohérence et l'interdépendance des différentes composantes du projet industriel. Dès lors, une modification importante du calendrier ou de l'enchaînement des projets peut remettre en cause le fondement même de la durée dérogatoire accordée au contrat.

À cet égard, les éléments suivants devraient faire l'objet d'un examen particulier :

- le report d'un projet structurant au-delà de l'horizon du CRE
- l'abandon ou le remplacement d'un projet clé,
- une modification significative du séquençement des investissements,
- une réduction durable des capacités attendues,
- la non-réalisation d'infrastructures présentées comme essentielles lors de la consultation initiale,
- une dégradation des bénéfices opérationnels initialement annoncés aux compagnies aériennes.

Il est important de souligner que le report d'un projet structurant au sein de l'horizon du CRE, même s'il peut être envisagé dans certaines circonstances, ne devrait pas constituer à lui seul une justification suffisante pour prolonger le contrat au-delà de la période de cinq ans.

Enfin, IATA considère que la revoyure ne pourra jouer pleinement son rôle que si le projet industriel est associé, dès l'origine, à des indicateurs de résultat clairement identifiés. Ces indicateurs devraient permettre de mesurer objectivement les livrables et bénéfices associés au programme d'investissement, notamment en matière de :

- capacité passagers,

- capacité avions au contact,
- performance bagages,
- fluidité des parcours passagers,
- performance opérationnelle,
- indicateurs de qualité de service,
- autres bénéfices présentés aux usagers lors de la consultation du CRE.

En conséquence, IATA estime que la notion d'évolution du projet industriel ne pourra être appréciée de manière fiable qu'au regard d'une définition beaucoup plus précise du projet industriel de référence, ainsi que son évolution peut être substantielle même en l'absence d'écart financier majeur. Des changements significatifs dans la nature des investissements, la capacité effectivement livrée, le calendrier des projets ou les niveaux de qualité de service pourraient constituer une évolution substantielle même si l'enveloppe financière globale reste inchangée. L'appréciation de l'Autorité devrait donc porter non seulement sur les montants investis mais également sur les résultats opérationnels, les capacités et les bénéfices effectivement délivrés aux compagnies aériennes et aux passagers.

Les éléments prévisionnels du contrat du contrat : le trafic, CMPC et du ROCE

Question n°4 : cette liste appelle-t-elle des observations de votre part ? En particulier, quelle lecture faites-vous de la portée du septième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports au stade de la revoyure ? Les conditions de financement et le niveau de CMPC devraient-ils y être intégrés selon vous ? Identifiez-vous d'autres éléments prévisionnels qui mériteraient d'être pris en compte par l'Autorité ?

Sur la liste des éléments prévisionnels

IATA soutient globalement la liste proposée par l'Autorité, qui couvre les principaux paramètres ayant servi à construire l'équilibre économique initial du CRE, à savoir le trafic, les recettes, les investissements, les charges opérationnelles et l'inflation.

Toutefois, dans le cas particulier d'un CRE d'une durée exceptionnelle de huit ans, IATA considère que l'analyse ne devrait pas se limiter aux seuls paramètres financiers traditionnels. La revoyure doit permettre d'évaluer si les hypothèses qui ont justifié l'octroi de cette durée dérogatoire demeurent valides au-delà de la cinquième année.

À ce titre, IATA estime que l'Autorité devrait également prendre en compte :

- le niveau de réalisation du programme d'investissements par rapport aux engagements initiaux,
- le respect des principaux jalons et échéances des projets structurants,
- les indicateurs associés aux investissements permettant de vérifier que les capacités, performances opérationnelles et bénéfices attendus sont effectivement délivrés,

- l'évolution de la rémunération prévisionnelle de l'exploitant (ROCE) par rapport aux hypothèses initiales,
- l'évolution des coûts opérationnels unitaires (OPEX par passager) par rapport à la trajectoire retenue dans le CRE,
- le respect des objectifs d'efficacité et de productivité qui ont contribué à justifier la trajectoire tarifaire du contrat,
- les impacts cumulés des mécanismes d'ajustement prévus au contrat sur l'équilibre économique du CRE.

IATA considère en particulier que les engagements d'efficacité et l'évolution des coûts unitaires doivent être suivis avec la même attention que les investissements. Les hausses tarifaires acceptées par les usagers reposent non seulement sur la réalisation du projet industriel, mais également sur les gains de productivité et les trajectoires de maîtrise des charges présentées lors de l'approbation du CRE. Une dérive significative de ces paramètres pourrait affecter l'équilibre économique du contrat tout autant qu'un écart sur les investissements ou le trafic.

Sur la portée du septième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports

IATA considère que les dispositions selon lesquelles le niveau du CMPC ne peut être remis en cause pendant la durée du contrat ne devraient pas être interprétées comme interdisant à l'Autorité d'examiner, dans le cadre de la revoyure, les conséquences d'écarts exceptionnels affectant les conditions effectives de financement de l'exploitant par la dette.

Cette analyse ne devrait toutefois pas conduire à une révision générale ou systématique du CMPC à mi-parcours. Une telle approche reviendrait, en pratique, à transformer un CRE de huit ans en deux périodes tarifaires successives, avec une remise à plat des paramètres financiers au terme de la première période. Même si IATA considère qu'un contrat de plus de cinq ans n'est ni nécessaire ni souhaitable, un exploitant qui recherche la visibilité et la rentabilité associées à un contrat de longue durée doit également accepter le profil de risque correspondant. Une révision totale du CMPC modifierait l'équilibre risque-rendement retenu lors de l'approbation initiale du contrat et pourrait réduire la visibilité recherchée par un contrat de longue durée.

IATA considère dès lors que le septième alinéa doit être compris comme empêchant une remise en cause automatique, rétroactive ou opportuniste du CMPC approuvé initialement, mais non comme faisant obstacle à un examen ciblé lorsque des circonstances exceptionnelles rendent manifestement obsolètes les hypothèses de financement sur lesquelles reposait l'équilibre économique du contrat.

L'objet de la revoyure ne devrait donc pas être de recalculer l'ensemble du CMPC, ni de rouvrir les débats complexes relatifs au coût des fonds propres.

En revanche, l'Autorité devrait pouvoir examiner, de manière ciblée, l'évolution des conditions effectives de financement par dette, dès lors que celles-ci s'écartent de façon extrême et durable des hypothèses retenues lors de l'approbation initiale. Le coût de la dette constitue en effet le paramètre le plus directement observable, vérifiable et objectivable parmi les composantes du financement. Le taux d'endettement peut également être pris en compte dans cette analyse, sans toutefois constituer, à lui seul, un motif suffisant pour déclencher une révision du contrat.

Sur les conditions de financement et le CMPC

IATA soutient l'intégration des conditions de financement parmi les éléments susceptibles d'être examinés lors de la revoyure, mais uniquement dans une logique de garde-fou exceptionnel. L'Autorité devrait reconnaître les situations dans lesquelles des options de financement efficaces ont effectivement été recherchées, tout en veillant à ce que les usagers ne supportent pas les conséquences de choix de financement inefficaces, d'une structure financière inadaptée ou de décisions d'investissement extérieures au périmètre régulé. De même, une dégradation de la notation de crédit ou de la structure financière résultant de décisions non liées à l'activité aéroportuaire régulée ne saurait justifier une correction de la trajectoire tarifaire, dès lors qu'elle relève de la responsabilité propre de l'exploitant.

Cette approche doit rester compatible avec la logique d'un contrat pluriannuel. Dans un CRE de longue durée, l'exploitant accepte un cadre tarifaire fixé à l'avance et conserve les gains résultant de sa capacité à être plus efficace que prévu. Il ne serait donc pas approprié de remettre en cause le CMPC chaque fois que les conditions de marché évoluent modérément, ni de neutraliser les gains résultant d'une gestion financière raisonnablement efficace.

En revanche, des écarts extrêmes et principalement liés aux conditions de financement par dette pourraient justifier un examen spécifique par l'Autorité. Tel serait notamment le cas si :

- Le taux sans risque a sensiblement augmenté et malgré les efforts de l'exploitant, il n'est pas possible d'assurer la survie de l'entreprise. L'exploitant a tenté de se financer de manière efficace, a maximisé les opportunités pour réduction des coûts, a revu sa politique de dividendes et gestion de fonds propres et pris tout autre moyen pour assurer sa survie en tant qu'entreprise.
- L'exploitant a bénéficié de conditions de financement manifestement anormalement favorables, sans lien avec une efficacité propre de l'exploitant et très éloignées des conditions de marché retenues lors de l'approbation du CRE. Un exemple serait le financement par des instruments non disponibles aux entreprises du marché par ailleurs, des subventions ou aides d'Etat. Ainsi l'approche pour le calcul du coût de la dette utilisé par l'ART ne prend pas en compte ces options.

Dans de telles hypothèses, l'Autorité ne devrait pas être tenue de rouvrir l'ensemble du CMPC. Elle devrait plutôt apprécier si l'écart constaté sur les conditions de financement par dette est suffisamment significatif, durable, objectivable et extérieur à la gestion normale de l'exploitant pour affecter l'équilibre économique du contrat sur la période restant à courir. En cas de conditions défavorables, l'Autorité devrait également vérifier si l'exploitant a mobilisé de manière raisonnable les leviers à sa disposition pour atténuer ces évolutions, avant d'envisager tout ajustement susceptible d'être supporté par les usagers.

Si tel est le cas, l'Autorité devrait pouvoir indiquer, dans son avis, les ajustements nécessaires pour rétablir un équilibre approprié pour le reste du contrat. Ces ajustements pourraient prendre la forme d'une correction prospective de la trajectoire tarifaire ou de toute autre mesure proportionnée permettant de tenir compte de l'écart constaté sans remettre en cause rétroactivement les gains ou pertes réalisés au cours de la première période du CRE.

IATA considère que cette approche permettrait de concilier trois objectifs : préserver la stabilité du CRE et la visibilité donnée aux parties, éviter une révision générale du CMPC à mi-parcours, et garantir que les usagers ne supportent pas, sur la durée restante du contrat, les effets d'une sur-rémunération ou d'un avantage financier exceptionnel qui ne résulterait pas de l'efficacité propre de l'exploitant.

Dans un cadre de régulation incitative, le niveau de rémunération autorisé doit être cohérent avec les risques effectivement supportés par l'exploitant. Lorsque le contrat prévoit des mécanismes de protection, d'ajustement ou de compensation réduisant significativement l'exposition de l'exploitant à certains risques, l'Autorité devrait s'assurer que l'équilibre risque-rendement qui a fondé l'approbation initiale demeure justifié. À défaut, le maintien d'un niveau de CMPC inchangé pourrait conduire à une sur-rémunération si le risque effectivement supporté par l'exploitant est inférieur à celui retenu lors de l'approbation du contrat.

Les usagers ne devraient pas supporter les conséquences de choix de financement inefficients, d'une structure financière inadaptée ou de décisions d'investissement extérieures au périmètre régulé. Seules des évolutions de marché exceptionnelles, durables, objectivables et indépendantes de la gestion propre de l'exploitant devraient pouvoir être prises en considération dans le cadre de la revoyure.

À cet égard, l'Autorité devrait notamment examiner l'évolution de la relation entre le ROCE prévisionnel actualisé, les décisions de financement de l'exploitant depuis le début du CRE, le CMPC retenu lors de l'approbation initiale du contrat et les conditions effectives de financement par dette, afin de vérifier que le principe de juste rémunération demeure respecté sur la durée restante du CRE.

Question n°5 : l'utilisation du ROCE moyen sur la durée du CRE comme principal indicateur pour objectiver les écarts appelle-t-elle des observations de votre part ?

IATA soutient l'utilisation du ROCE moyen sur la durée du CRE comme principal indicateur d'appréciation de l'équilibre économique du contrat. Toutefois, le ROCE ne devrait pas constituer le seul indicateur examiné par l'Autorité.

Le ROCE mesure la rémunération obtenue par l'exploitant mais ne permet pas, à lui seul, de vérifier si les investissements, les capacités, les gains d'efficacité et les améliorations de qualité de service ayant justifié la trajectoire tarifaire et la durée dérogatoire du CRE ont effectivement été délivrés.

IATA recommande dès lors que l'analyse du ROCE soit complétée par l'examen des éléments suivants :

- évolution annuelle du ROCE ainsi que de l'écart entre le ROCE et le CMPC afin d'identifier d'éventuelles dérives structurelles masquées par une moyenne sur la durée du contrat,
- niveau de réalisation du programme d'investissements, mesuré à la fois en valeur et en pourcentage du programme initial,
- respect des jalons clés et des dates de mise en service des projets structurants présentés comme justifiant la durée dérogatoire du CRE,
- capacité effectivement délivrée par rapport à la capacité prévue dans le projet industriel (capacité passagers, postes avions au contact, capacités bagages, capacités de traitement des passagers, etc.),
- réalisation effective des gains de productivité et respect des objectifs d'efficacité retenus lors de l'approbation du CRE,

- évolution des coûts unitaires (OPEX par passager) par rapport à la trajectoire de référence du contrat,
- respect des engagements de qualité de service associés au programme d'investissement et résultats observés sur les principaux indicateurs opérationnels,
- effet cumulé des mécanismes d'ajustement prévus au contrat et capacité réelle de ces mécanismes à maintenir l'équilibre économique du CRE.

IATA considère ainsi que le ROCE moyen doit constituer l'indicateur central de l'analyse, mais que la décision relative à la poursuite du CRE doit également tenir compte des facteurs ayant conduit à ce résultat et de la réalisation effective des contreparties opérationnelles et industrielles présentées aux usagers lors de l'approbation du contrat.

Le rôle d'ART dans le processus d'examen

Question n°6 : la précision proposée de l'office de l'Autorité appelle-t-elle des observations de votre part ?

IATA accueille très favorablement la démarche de l'Autorité visant à préciser de manière transparente les modalités d'exercice de son office dans le cadre de la revoyure.

IATA partage l'analyse selon laquelle la revoyure ne constitue ni une renégociation générale du CRE ni un simple exercice formel.

Toutefois, l'appréciation de l'Autorité ne devrait pas se limiter à la seule question de la rémunération de l'exploitant. La durée dérogatoire du CRE a été accordée sur la base d'un projet industriel spécifique ; l'Autorité devrait donc apprécier si les éléments ayant justifié cette durée exceptionnelle demeurent réunis au moment de la revoyure.

IATA soutient également l'approche consistant à ce que l'Autorité identifie, dans son avis, les ajustements susceptibles de rétablir l'équilibre du contrat.

Comment devrait fonctionner la consultation des compagnies aériennes ?

Question n°7 : les orientations de l'Autorité relatives à la consultation préalable des usagers — en particulier sa saisine pour avis conforme une fois établi le procès-verbal de cette consultation et les exigences tenant au caractère effectif de celle-ci — appellent-elles des observations de votre part ?

IATA soutient pleinement les orientations proposées par l'Autorité concernant la consultation préalable des usagers. La consultation ne peut jouer son rôle que si elle intervient suffisamment en amont de la saisine de l'Autorité et si les usagers disposent d'une information complète, fiable et exploitable.

IATA partage en particulier la position selon laquelle l'Autorité ne devrait être saisie qu'après l'achèvement de la consultation des usagers et l'établissement du procès-verbal correspondant.

Afin de permettre une participation effective, le dossier de consultation devrait notamment présenter de manière transparente, complète et exploitable :

- les écarts constatés par rapport aux hypothèses initiales du CRE, y compris les hypothèses de trafic, de coûts, de revenus, d'inflation et de financement à un niveau suffisamment détaillé pour comprendre leur évolution et commenté par l'exploitant,
- l'état d'avancement du projet industriel et du programme d'investissements, en valeur, en calendrier et en livrables opérationnels avec les bénéfices opérationnels attendus,
- l'évolution détaillée de la base d'actifs régulés, des mises en service, des retraits d'actifs et des variations de périmètre,
- les prévisions actualisées de trafic, OPEX, CAPEX, revenus, ROCE et flux financiers sur la durée restante du CRE,
- la comparaison entre les objectifs de qualité de service, les résultats effectivement observés et les éventuels malus ou bonus associés, y compris par terminal ou par segment pertinent lorsque cela est nécessaire,
- l'impact des mécanismes d'ajustement sur l'équilibre économique du contrat et sur le partage effectif des risques entre l'exploitant et les usagers,
- les subventions, aides d'état (recettes supplémentaires) ou des rabais (aussi connu sous le nom d'incentives) accordés aux compagnies aériennes ou d'autres acteurs dont l'Etat,
- les prévisions actualisées de ROCE sur la durée restante du CRE, présentées de manière à permettre une comparaison claire avec le CMPC approuvé initialement.

Une consultation effective suppose que les usagers disposent non seulement d'indicateurs agrégés, mais également des données nécessaires pour apprécier l'évolution du périmètre régulé, de la base d'actifs, des investissements, des coûts, du trafic, des revenus, de la qualité de service et du ROCE. Sans ces éléments, les compagnies aériennes ne peuvent pas utilement apprécier si la poursuite du CRE au-delà de cinq ans demeure justifiée.

IATA considère enfin que les usagers devraient disposer d'un délai suffisant pour analyser ces informations et formuler leurs observations avant que l'Autorité ne rende son avis sur la poursuite du contrat.



Robert Chad
Area Manager France, Belgium, the
Netherlands & Southern Europe