

	<p>Consultation publique sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l’Autorité de régulation des transports</p>
<p>Date : 31/05/2022 Auteur : CSTA</p>	<p>Réponse de la CSTA</p>

La CSTA soutient la volonté de définir clairement les objectifs et les conditions de mise en œuvre des nouvelles compétences confiées à l’Autorité de Régulation des Transports (ART) concernant les relations économiques entre les aéroports et les compagnies aériennes. Nous sommes persuadés qu’une dynamique collaborative plus transparente et qu’une plus grande symétrie de l’information entre les compagnies aériennes et les aéroports seront bénéfiques à terme à toutes les parties.

MISSION DE SUIVI ECONOMIQUE DES AEROPORTS

La CSTA soutient le développement d’une méthode d’analyse rigoureuse et précise de la régulation financière des aéroports nationaux.

Dans ce cadre et pour obtenir la meilleure évaluation possible, la CSTA pense qu’il est effectivement souhaitable qu’une grille d’analyse standard de déclaration soit conçue et transmise aux aéroports afin de codifier et simplifier l’analyse des comptes.

A titre d’exemple, la FAA a produit un modèle global qui est utilisé par plus de 500 aéroports aux Etats-Unis (voir <https://cats.airports.faa.gov/>). Les grands concessionnaires aéroportuaires sont le plus souvent déjà présents aux Etats-Unis et donc soumis à ce type de déclaration.

Non seulement ce type d’approche facilite la lecture des données mais il permet également de mettre en œuvre des approches de type « benchmark » permettant d’évaluer les performances respectives des différents aéroports.

Les règles relatives à la transparence financière, à la fréquence des déclarations et des suivis devront, chaque fois que c’est possible, être communes, quelles que soient la nature publique ou privée des aéroports concernés et l’autorité de régulation de rattachement (ART ou DGAC).

La présentation des critères devra faciliter une analyse distinguant d’une part l’évolution des coûts opérationnels de mise en œuvre des infrastructures et d’autre part les charges d’amortissements des investissements réalisés/à réaliser.

Concernant l’évolution des coûts opérationnels, la CSTA souhaite que des indicateurs d’amélioration de la productivité et des coûts unitaires soient proposés. Il serait judicieux d’objectiver ces performances annuellement lors d’une CoCoEco et de proposer des plans d’actions associés visant à réduire les coûts.

Concernant les aéroports « en double caisse », nous tenons tout d’abord à rappeler que la CSTA considère que la caisse unique est bien le meilleur système permettant la transparence sur les coûts réels de l’activité aérienne et, in fine, la meilleure maîtrise de ces coûts pour les

	Consultation publique sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l’Autorité de régulation des transports
Date : 31/05/2022 Auteur : CSTA	Réponse de la CSTA

usagers. En cas de double caisse, l’ensemble des règles de répartition des produits, des charges et des actifs devrait faire l’objet d’un processus itératif de consultation des usagers, supervisé par l’ART (selon un processus qui reste à définir) et qui devrait, in fine, conduire à la consolidation de l’ensemble des règles dans un manuel spécifique de référence.

Au regard des différences entre aéroports, une attention toute particulière pourra être portée sur le choix de critères spécifiques à certains aéroports et dans ce cas des discussions devront être entreprises entre opérateurs et aéroports afin de s’accorder sur ces derniers

PROFONDEUR HISTORIQUE ET DONNEES PREVISIONNELLES

Concernant la profondeur historique, il nous apparaît essentiel de pouvoir disposer d’une antériorité suffisante avant la crise Covid afin de pouvoir analyser et juger de l’évolution des performances opérationnelles, économiques et financières permettant de juger de la fiabilité des retours sur investissements. A ce titre, il nous semble que la durée proposée par l’ART est satisfaisante.

La sollicitation des données prévisionnelles et surtout des hypothèses associées à ces données est indispensable pour la bonne compréhension et le jugement des scénarios élaborés à partir de ces prévisions et donc des coûts prévisionnels induits.

METHODES DE MISE EN PLACE

Les rapports contenant ces données et ses évaluations devront être disponibles préalablement au déroulement des Commissions Consultatives Économiques (CoCoEco) pour laisser un temps suffisant au traitement et à l’analyse par les opérateurs et/ou partenaires.

Les opérateurs pourront, dans un délai préalablement défini, transmettre à l’aéroport et à l’ART toutes remarques ou non-conformités au regard des obligations expressément décrites dans le cadre de ce texte.

Dans le cas d’un manquement avéré à ces principes de temps, de contenu et de transparence, les CoCoEco devront être reportées avec un gel des conditions tarifaires établies lors de la CoCoEco de l’année précédente. Il serait aussi bon d’imaginer d’éventuelles sanctions dans le cas de manquements répétés et/ou volontaires de la part des aéroports.

	Consultation publique sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l’Autorité de régulation des transports
Date : 31/05/2022 Auteur : CSTA	Réponse de la CSTA

INDICATEURS DE PERFORMANCES AEROPORTS

La CSTA considère que l'évaluation de la performance économique et financière d'un aéroport doit impérativement être accompagnée d'une évaluation de la performance opérationnelle et de la qualité du service rendu par l'aéroport aux compagnies et aux usagers.

Concernant les indicateurs de performance opérationnelle et de qualité de service, certains sont liés strictement aux aéroports et certains peuvent être la combinaison de prestations fournies par l'aéroport, les compagnies aériennes et leurs sous-traitants, voire des services de l'État.

En premier lieu, il s'agit ici d'évaluer la performance des aéroports, or certaines des propositions énoncées dans la consultation (paragraphe 28) s'avèrent être des indicateurs ne relevant pas ou pas exclusivement des aéroports.

Il est donc important que les indicateurs retenus permettent de distinguer ce qui relève spécifiquement des aéroports et leurs sous-traitants et ce qui relève de la performance globale du « système aéroportuaire » (aéroport, compagnies, assistants en escale, État...).

Pour établir cette liste d'indicateurs, la CSTA est à la disposition des services de l'ART afin de contribuer à l'établissement de ces critères.