



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Direction générale de l'aviation civile

Cc :

Autorité de Régulation des Transports
Cabinet du ministère des Transports

Paris, le mardi 5 décembre 2023

Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile,

Nous vous remercions pour la présentation qui s'est tenue le 1^{er} décembre concernant le projet de réforme de la régulation aéroportuaire et son articulation autour de trois axes principaux :

- privilégier un cadre pluriannuel,
- renforcer la Commission Consultative Economique,
- aménager le modèle de caisse pour certains aéroports français.

A la suite de cet échange, nous souhaitons vous faire part d'un certain nombre de remarques qu'il nous semble important de vous communiquer rapidement au regard du calendrier que vous ambitionnez.

Tout d'abord, nous souhaitons manifester notre inquiétude sur l'approche en deux temps envisagée, à savoir le premier semestre 2024 pour les axes 1 et 2, et le premier trimestre 2024 pour l'axe 3.

Pour nous, ce projet de réforme de la régulation économique des grands aéroports régionaux doit être abordé de manière concomitante sur les trois axes envisagés. En effet, l'évolution du modèle de caisse unique vers un modèle de caisse aménagée prévue pour le premier trimestre 2024 (axe 3), doit s'accompagner dans le même temps de la mise en œuvre, en accord avec les compagnies aériennes, des conditions d'une régulation économique pluriannuelle appuyées sur les contrats de régulation économique (CRE) ainsi que de la révision du fonctionnement des commissions consultatives économiques (CoCoEcos), prévues pour le premier semestre 2024 (axes 2 et 3).

L'évolution du modèle de caisse envisagée constitue un changement important pour l'économie du transport aérien et ne peut pas être acceptée avant que soient discutées et



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



fixées les futures conditions sous-tendant les CRE et le renforcement des CoCoEcos. Un terme identique devrait ainsi être retenu pour les trois axes de changement projetés.

L'exclusion des grandes plateformes françaises que sont les aéroports de Paris, de Nice et de Nantes ne nous apparaît nullement justifiée. Nous comprenons à cet égard des éléments communiqués que ces aéroports ne seraient concernés qu'à la marge par la réforme, alors même qu'ils concentrent la plus grande partie du trafic en France.

D'autre part, les éléments communiqués par vos services devraient s'accompagner d'une étude d'impact chiffrée et détaillée pour chaque aéroport. Notamment, les taux de couverture et de contribution indiqués dans votre projet devraient pouvoir être justifiés afin de démontrer que le modèle atteint bien les objectifs fixés et ne pénalisent pas le périmètre régulé et le service public aéroportuaire.

Le changement de modèle projeté pourrait permettre aux aéroports de relever leurs tarifs dans un contexte déjà très fragile pour les compagnies aériennes. Des conditions spécifiques doivent donc être envisagées afin de compenser le haut niveau de redevances observé actuellement sur certains grands aéroports (application de l'année « Joker») et le financement des investissements de diversification en cours, compris aujourd'hui dans le périmètre régulé et qui en sortiront avec la réforme.

Par ailleurs, afin de limiter l'impact de ce changement de modèle sur l'économie des compagnies, des périodes transitoires devront être prévues, afin de ne pas les pénaliser. Ceci permettra de s'assurer qu'en cas de relèvement des tarifs, leurs évolutions restent modérées, conformément à la législation française et comme vous nous l'avez garanti.

Les CoCoEcos, quant à elles, doivent être transformées en instances de négociation et de concertation, ce qui exige de revoir leur composition et leur mode de fonctionnement, particulièrement dans le cadre de la mise au point d'un CRE.

Enfin, les points présentés soulèvent de nombreuses questions, qui n'ont été que partiellement évoquées lors de la première réunion et dans ce courrier. Nous souhaitons qu'avant la publication des textes réglementaires sous-tendant ce projet un travail concerté, préalable et approfondi puisse se tenir entre la DGAC et les compagnies.

Nous avons également noté votre engagement à impliquer le régulateur et nous réitérons notre souhait de voir l'Autorité consultée et ses recommandations prises en compte, conformément aux engagements de Monsieur le Ministre lors du congrès de l'UAF. En ce sens, le rapport de « préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports » rédigé par l'ART en septembre 2023, après un travail important d'élaboration, auquel les différentes entités concernées ont collaboré, devrait servir de base à la réforme proposée par



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



la DGAC, en explicitant de manière détaillée, ce qu'il advient des recommandations du rapport et la raison de l'orientation proposée.

Vous comprendrez que le projet engagé aujourd'hui est crucial pour les compagnies aériennes et la plus grande rigueur et une parfaite transparence sont requises pour son succès. La réforme s'inscrira en droit de manière durable ; sa réussite est importante pour l'avenir de notre secteur.

Nous sommes à cet égard volontaires et prêts à nous engager dans une concertation approfondie avec vos services selon un calendrier précis et des axes de travail clairement définis. Ces travaux devront être menés avec la plus grande transparence et un partage d'informations pour tous les acteurs impliqués.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à ce courrier, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jean-Pierre Sauvage
Président
BAR France

Laurent Timsit
Délégué Général
FNAM

Robert Chad
Area Manager
FR, BE, NL & Southern Europe
IATA

Jean-Pierre Bès
Secrétaire Général
SCARA