

Réponse consultation publique ART : projets de décision par laquelle l’Autorité de régulation des transports déterminera les principes auxquels obéissent les règles d’allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant de son champ de compétence et de lignes directrices relatives à l’interprétation et à la portée qui seront faites de ces principes par l’Autorité

A titre liminaire, les projets de décision et de lignes directrices appellent les observations suivantes :

Les nouvelles exigences de l’Autorité ne font qu’alourdir les process déjà existants. Les éléments exigés du gestionnaire d’aéroport pour l’instruction des demandes d’homologation n’ont fait que s’étoffer au fil des années, rendant les dossiers toujours plus lourds et complexes à réaliser.

L’ensemble des éléments à fournir n’est plus proportionné et adapté aux ETI que nous sommes, impliquant une masse de travail significative et un coût financier qui vont à l’encontre du principe de bon rapport coût – efficacité du dispositif souhaité par l’ART.

Dans un contexte où les usagers ne payent pas l’intégralité du prix des prestations délivrées (non couverture des coûts par les redevances), ils ne sont pas incités à modérer leurs demandes d’informations complémentaires.

L’ART indique que les acteurs ayant apporté leur contribution lors de la consultation du 25 mai 2021 se sont montrés dans l’ensemble favorables aux principes proposés par l’Autorité. Il est à ce titre nécessaire de rappeler que l’UAF et les aéroports ont émis des réserves substantielles.

Nous ne pouvons que relever une asymétrie dans le partage d’informations avec les compagnies aériennes. Nous demandons à ce que l’Autorité fasse également respecter par les compagnies leurs obligations de communication de leurs prévisions de trafic au gestionnaire d’aéroport et qu’elle étende leur obligation de transparence à leur politique de répercussion des évolutions tarifaires aéroportuaires sur les prix des billets d’avion.

La transmission des informations aux usagers évoqués (enquête, étude de flux,...) revient à dévoiler sur la place publique la stratégie de l'aéroport et ne permet pas d'assurer un cadre concurrentiel équitable vis-à-vis des autres aéroports qui ne sont pas soumis à une telle obligation, et notamment les aéroports étrangers.

Enfin, les compagnies ne peuvent être considérées comme seules disposant de la connaissance nécessaire de l'infrastructure pour s'assurer de la pertinence des règles retenues par l'exploitant. En pratique, la compagnie n'a au mieux connaissance que d'une partie de l'infrastructure qu'elle utilise. En outre, l'avis émis par chaque usager ne reflètera que son intérêt particulier, d'autant que les modèles économiques et opérationnels sont différenciés. Dans les faits, seul le gestionnaire d'aéroport a la vision globale et exhaustive des installations aéroportuaires.

S'agissant du détail des projets, Aéroports de Lyon salue l'absence de formats normés et imposés en matière de restitution des résultats analytiques ainsi que la conservation de la méthode comptable.

En revanche, Aéroports de Lyon doit émettre les plus grandes réserves sur les points suivants :

- Nous relevons un flou persistant sur la nécessité de passer des ajustements pour mieux retranscrire l'interdépendance des activités ou les externalités croisées. C'est pourquoi nous référons la possibilité de modification ex post des comptes de résultats après déversements analytiques. La question de la répartition des activités par périmètre est déjà prise en compte au travers de la définition du périmètre de régulation propre à chaque aéroport. Par conséquent toute interaction entre modèle de caisse et ajustements et déversements analytiques doit être évitée.
- Concernant les modalités de prise en compte des demandes d'ajustements formulées par les usagers et des pouvoirs de l'Autorité en la matière : la consultation des usagers doit conduire à la communication d'un avis à l'Autorité à l'exclusion de toute modification des règles d'allocations. Les dispositifs de comptabilité analytique sont complexes et dépendants des outils existants. Par ailleurs toute modification aurait un impact sur l'ensemble des périmètres dont la Taxe Aéroport qui relève d'un autre process de validation.

- Concernant le document de référence de l'ART : le document de référence de l'ART ne saurait pas opposable au gestionnaire d'aéroport en l'absence de disposition en ce sens dans le cadre réglementaire de la régulation économique aéroportuaire.
- S'agissant de la désignation des usagers concernés : par usagers il convient de limitativement viser les seuls membres de la COCOECO qui constituent une communauté identifiée relativement stable ; à défaut, le processus serait fragilisé par la lourdeur administrative et le risque d'irrégularités.
- S'agissant de l'audit de conformité visé par l'ART, nous demandons à ce que l'audit actuel, tel que réalisé annuellement par les Commissaires aux Comptes, soit reconnu comme satisfaisant l'exigence.
- Concernant les délais très courts de mise en œuvre des nouvelles dispositions, particulièrement en cas de calendrier resserré pour le lancement d'un Contrat de Régulation Economique (CRE), nous demandons un report d'un an de la date limite de mise en conformité à compter de la publication des textes.
- Le niveau de détail attendu est incompatible avec le secret des affaires et les exigences de confidentialité pour la sûreté aéroportuaire : les textes ne devraient pas prévoir la communication des plans et des surfaces à l'ensemble des usagers et limiter la transmission de ces éléments à la seule Autorité. D'une manière générale, les textes devraient prévoir que l'accès aux données de comptabilité analytique ne pourra se faire qu'après signature d'un engagement de confidentialité des informations.
- Concernant la demande de traduction des éléments des règles d'allocation, étant rappelé que la langue officielle de la République est le français, nous ne pouvons que refuser de conditionner la lisibilité des documents par les usagers à la mise à disposition de traductions. La remise en cause du principe d'usage du français serait de nature à multiplier les exigences de traductions dans les instances de consultation des usagers, ce qui produirait des frais et des lourdeurs administratives incompatibles avec la volonté affichée de l'Autorité de conserver un caractère raisonnable aux coûts de mise en œuvre et de fonctionnement du système d'allocation.

- S'agissant de la nécessité de limiter les affectations indirectes : nous attirons l'attention sur le fait que nos activités ne s'exercent pas indépendamment les unes des autres. La mutualisation de nos infrastructures où nos activités sont imbriquées et la mutualisation des ressources à des fins d'efficacité économique conduisent nécessairement à une répartition indirecte des coûts engagés, fonction également de la configuration des infrastructures.