

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [***] ou [fourchette]

Décision n° 2019-034 du 11 juin 2019

portant sur la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) en application de l'article L. 1264-7 du code des transports pour non-respect des dispositions de ce code et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1264-7 et L. 1264-8 ;

Vu la décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable prévue à l'article L. 3114-6 du code des transports ;

Vu la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier ;

Vu la décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019 portant mise en demeure de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité, notamment son article 32 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 11 juin 2019 ;

1. FAITS ET PROCEDURE

1.1. Contexte

1. La société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) est une société détenue par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et par la société Transdev. Déléataire de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé en application d'une convention de délégation de service public conclue avec le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé le 19 mars 2008 et entrée en vigueur le 1^{er} juin 2008, elle exploite aujourd'hui cette infrastructure, y compris les aménagements routiers de la plateforme aéroportuaire (pôle multimodal et parking bus transport privé). Dans le cadre de la délégation de service public, la SAGEB, entreprise verticalement intégrée, exploite également la ligne d'intérêt national de transport public de voyageurs reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (porte Maillot), dont elle a subdélégué l'exploitation à la société Transports Paris Beauvais (SAS TPB), qui est sa filiale à 100 %.
2. Le pôle multimodal, aménagement de transport routier régulé au sens de l'article L. 3114-4 du code des transports, est destiné à accueillir les entreprises de transport public routier de personnes, parmi lesquels la SAS TPB. Les travaux de construction ont été achevés en 2015. Situé à proximité immédiate des deux terminaux de l'aéroport concédé à la SAGEB, il est composé de seize quais de dépose de passagers et de six quais affectés à leur prise en charge, ainsi que de divers aménagements annexes (local de billetterie, espaces commerciaux, local conducteurs).

1.2. Cadre juridique

3. Conformément à l'article 12 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, l'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a créé les articles L. 3114-1 et suivants du code des transports qui attribuent une nouvelle compétence à l'Autorité en matière de gares et autres aménagements de transport routier. En application de l'article L. 3114-8 du code des transports, l'Autorité « (...) concourt à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport (...) ».
4. Aux termes de l'article L. 3114-6 du code des transports, l'exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 « définit et met en œuvre des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer, transparentes, objectives et non discriminatoires, le cas échéant, après avis des autorités organisatrices de transport et des opérateurs desservant l'aménagement considéré. Il les publie sur son site internet (...). / Ces règles d'accès sont notifiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières préalablement à leur entrée en vigueur ».
5. L'article L. 3114-12 du même code dispose que « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise par une décision motivée (...) : 5° Les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès prévues à l'article L. 3114-6, notamment les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées, dans le respect des principes fixés à cet article ; / 6° Les conditions de la notification préalable des règles d'accès prévue à l'article L. 3114-6 ».
6. Sur le fondement des dispositions de l'article L. 3114-12 du code des transports précité, l'Autorité a adopté les décisions n° 2016-101 du 15 juin 2016 et n° 2017-116 du 4 octobre 2017 susvisées afin de préciser, d'une part, la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et les conditions de leur notification préalable et, d'autre part, les prescriptions applicables à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces règles, en particulier en matière de tarification et d'allocation des capacités. En application de l'alinéa premier de l'article 40 de la seconde décision, les exploitants

d'aménagements de transport routier étaient tenus d'adopter des règles d'accès conformes à ces prescriptions au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

7. Le manquement d'un exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 aux obligations prévues par les décisions de l'Autorité prises en application de l'article L. 3114-12 ainsi qu'à celles prévues à la section 2 [exploitation] du chapitre IV du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports peut, conformément au 6° de l'article L. 1264-7, faire l'objet d'une sanction administrative.

1.3. Procédure

8. Le 8 janvier 2018, la SAGEB a notifié à l'Autorité les règles d'accès au pôle multimodal, dont plusieurs dispositions n'étaient pas conformes aux prescriptions prévues par les décisions de l'Autorité prises en application de l'article L. 3114-12 ainsi qu'à celles prévues à la section 2 du chapitre IV du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports.
9. Les échanges entre la SAGEB et les services de l'Autorité intervenus au cours de l'année 2018 n'ayant pas conduit à une modification des règles d'accès notifiées, le secrétaire général de l'Autorité a informé la SAGEB, par un courrier en date du 15 novembre 2018, de la décision du Collège de l'Autorité d'ouvrir l'instruction d'une procédure en manquement pour méconnaissance des obligations de nature non tarifaire qui lui incombent au regard des décisions du 15 juin 2016 et du 4 octobre 2017 susvisées ainsi que de la section 2 du chapitre IV du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports.
10. En application du premier alinéa de l'article L. 1264-8 du code des transports, l'Autorité a mis en demeure la SAGEB, dans sa décision du 17 janvier 2019 susvisée, de se conformer, au plus tard le 15 mars 2019, aux obligations qui lui sont imposées par les articles L. 3114-6 et R. 3114-6 du code des transports, les articles 2, 3, 9, 10 et 16 de la décision du 4 octobre 2017 ainsi que l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016.
11. La SAGEB a notifié, par des courriels enregistrés le 14 mars 2019 puis le 30 avril 2019 au greffe de l'Autorité, des règles d'accès au pôle multimodal de l'aéroport Paris-Beauvais modifiées en vue de se conformer à la mise en demeure du 17 janvier 2019.
12. Ce sont les dernières règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 qui seront examinées ci-après au regard des obligations, imposées à la SAGEB par le code des transports et les décisions de l'Autorité du 15 juin 2016 et du 4 octobre 2017, qui sont mentionnées aux points 12, 17, 22, 24, 25, 28, 30, 32, 33, 35 et 36 de la décision du 17 janvier 2019, auxquels l'article 1^{er} de cette dernière renvoie.

2. ANALYSE

2.1. Sur le droit d'accès prioritaire

13. Au point 12 de la décision du 17 janvier 2019, l'Autorité a considéré qu'en excluant le service conventionné de la procédure d'allocation des capacités et en lui accordant par principe un droit d'accès prioritaire au pôle multimodal, les règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 méconnaissaient l'article 3 de la décision du 4 octobre 2017.
14. En l'espèce, la procédure d'allocation décrite dans les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019, qui s'applique à l'ensemble des services susceptibles d'y accéder, n'accorde pas, par principe, un droit prioritaire d'utilisation du pôle multimodal aux véhicules affectés à l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport Paris-Beauvais à Paris (porte Maillot). A cet

égard, l'antépénultième alinéa du a) du 3 dispose que « Pour l'allocation de capacités pour l'entière période de référence, les entreprises de transport public de personnes, dont la ligne d'intérêt national, formuleront leur demande d'accès au moins 60 jours avant le début de la saison aéronautique IATA concernée » (page 6). De plus, selon le projet de convention exploitant-utilisateur, annexé aux règles d'accès (page 11), un tel contrat est conclu « pour l'accès au pôle multimodal de l'aéroport Paris-Beauvais » par toutes les entreprises de transport public routier de personnes, indépendamment donc de la nature des services assurés par ces entreprises.

15. Par suite, en soumettant le service conventionné, au même titre que les services librement organisés, à la procédure d'allocation des capacités, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne méconnaissent pas l'article 3 de la décision du 4 octobre 2017.

2.2. Sur la définition de la capacité

16. Au point 17 de la décision du 17 janvier 2019, l'Autorité a considéré qu'en retenant une capacité du pôle multimodal limitée à 6 passages par heure, qui est de nature à limiter artificiellement la capacité de cet aménagement et, par conséquent, l'accès d'autres entreprises de transport que la société TPB, les règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 méconnaissent le 5° de l'article 2 de la décision du 4 octobre 2017 et le principe de non-discrimination prévu à l'article L. 3114-6 du code des transports.
17. En l'espèce, selon le 3.2 de l'article 3 du projet de convention exploitant-utilisateur, annexé aux règles d'accès, la durée de stationnement au sein du pôle multimodal est limitée à une heure et cette « durée comprend le temps de roulage entre les barrières d'entrée et de sortie ainsi que le temps de prise en charge et de dépose des passagers et de leurs bagages inclus ». De plus, le b) du 1 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 3) prévoit que « la capacité du pôle multimodal est de 12 passages d'autocar par heure », ce nombre s'expliquant « par le nombre de quais de prise en charge (6 quais) ».
18. La capacité de l'aménagement sur une période d'une heure apparaît cohérente, d'une part, avec la durée moyenne des opérations de dépose et de prise en charge de passagers, limitées explicitement à 30 minutes pour les opérations de prise en charge et, d'autre part, avec le nombre de quais dédiés à la prise en charge (6 quais) des passagers sur cette installation.
19. Par suite, en retenant une capacité du pôle multimodal de 12 passages par heure, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne méconnaissent pas le 5° de l'article 2 de la décision du 4 octobre 2017 ainsi que le principe de non-discrimination prévu à l'article L. 3114-6 du code des transports.

2.3. Sur la procédure d'allocation des capacités

2.3.1. Sur la procédure d'allocation pour la période de référence

a. Sur les consultations publiques

20. L'Autorité a considéré, au point 22 de la décision du 17 janvier 2019, que la SAGEB méconnaissait les dispositions de l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016 en n'annexant pas, aux règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 et à celles publiées sur son site internet, l'ensemble des documents utilisés lors de la procédure d'allocation des capacités qui comprend, pour la période de référence, une consultation publique.
21. En l'espèce, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne prévoient l'organisation d'aucune procédure de consultation publique en vue de l'allocation des capacités pour la période de référence, ce qui implique *de facto* l'absence de documents relatifs à cette consultation publique à notifier à l'Autorité et à publier sur le site internet de l'aéroport Paris-Beauvais.

22. Dans ces conditions, le manquement tiré de la méconnaissance de l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016 a disparu.

b. Sur le traitement des demandes

23. L'Autorité a estimé, au point 24 de la décision du 17 janvier 2019, qu'en ne prévoyant, dans l'hypothèse d'une saturation du créneau, ni proposition d'adaptation par l'exploitant, ni l'instauration de règles objectives, transparentes et non discriminatoires en cas de refus des opérateurs à la proposition d'adaptation, mais une procédure d'allocation se déroulant en une seule étape où le créneau est attribué à l'opérateur le mieux-disant, les règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 étaient contraires aux articles 9 et 10 de la décision du 4 octobre 2017. Elle a par ailleurs considéré, au point 25 de la décision du 17 janvier 2019, que la mise en place d'une procédure s'apparentant à une procédure d'enchères pour l'ensemble des créneaux, et non pour les seuls créneaux pour lesquels la demande dépasse la capacité offerte, était contraire à l'article 16 de la décision du 4 octobre 2017.
24. En l'espèce, en premier lieu, le premier alinéa du c) du 3 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 prévoit que « *Dans le cas où plusieurs demandes d'accès s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison de contraintes de capacité de l'aménagement, l'exploitant formule une proposition d'adaptation des demandes des opérateurs dans le but d'aboutir à des alternatives raisonnables ayant l'impact le plus limité possible sur les conditions d'exploitation des différents services et leur disponibilité pour les usagers* » (page 7). Cette disposition, qui reprend *in extenso* l'article 9 de la décision du 4 octobre 2017, est de nature à faire cesser le manquement de la SAGEB à ses obligations.
25. En deuxième lieu, aux termes du deuxième alinéa du c) du 3 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019, « *Dans le cas où les opérateurs refusent la proposition d'adaptation faite par la SAGEB, les capacités disponibles pourront être attribuées de manière prioritaire aux véhicules affectés à l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de voyageurs par autocar entre l'Aéroport Paris-Beauvais et Paris, dont la compétence d'organisation a été déléguée par l'Etat au SMABT par une décision en date du 31 décembre 2007 et qui correspond à l'exécution d'une mission de service public* » (page 7). Ce même alinéa ajoute que « *Ces restrictions d'accès seront toutefois strictement proportionnés aux besoins de la ligne d'intérêt national de transport public de voyageurs* » (*Ibid.*). Il résulte de ces dispositions que, dans la seule hypothèse d'une saturation du créneau et après le refus des opérateurs de la proposition d'adaptation formulée par la SAGEB, le service conventionné pourra accéder de manière prioritaire au pôle multimodal.
26. Si ces dispositions des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 maintiennent une possible priorité d'accès au pôle multimodal, il apparaît, d'une part, que celle-ci n'est susceptible d'intervenir qu'après l'échec de la procédure décrite à l'article 9 de la décision du 4 octobre 2017 et, d'autre part, qu'elle peut être regardée, en l'espèce, comme correspondant, ainsi que le prévoit l'article 10 de ladite décision, à une facilité particulière d'accès à un aménagement de transport routier en vue d'accomplir un service d'intérêt général de transport de voyageurs que l'exploitant accorde lorsque ce service permet notamment d'assurer « (...) *une desserte des territoires qui ne pourrait être assurée par d'autres moyens de transport collectifs* ». En effet, compte tenu des circonstances de droit et de fait à la date de la présente décision, la société TPB est le seul opérateur à exploiter à ce jour la liaison entre l'aéroport Paris-Beauvais et Paris (porte Maillot), exploitation qui constitue une mission de service public dans les conditions rappelées au point 1.
27. Par suite, en accordant une faculté d'accès prioritaire du service conventionné au pôle multimodal dans la seule hypothèse d'une saturation du créneau et après l'échec de la procédure décrite au point 24, le manquement de la SAGEB à ses obligations mentionnées à l'article 10 de la décision du 4 octobre 2017 a cessé.
28. En troisième lieu, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ont supprimé l'organisation d'une procédure s'apparentant à une procédure d'enchères pour l'ensemble des créneaux, qu'ils soient saturés ou non. A cet égard, un opérateur formant une demande d'accès n'a plus à transmettre

d'éléments sur la majoration du prix de la redevance ni sur l'incitation aux résultats qu'il est susceptible de verser à la SAGEB, y compris pour les créneaux pour lesquels la demande dépasse la capacité offerte. Dans ces conditions, le manquement tiré de la méconnaissance de l'article 16 de la décision du 4 octobre 2017 a disparu.

2.3.2. Sur la procédure d'allocation des capacités en cours de période de référence

29. Dans la décision du 17 janvier 2019, au point 28, l'Autorité a considéré que la procédure d'allocation des capacités en cours de période de référence n'était pas transparente, en l'absence d'un état complet et précis des capacités disponibles. Elle a également considéré que la procédure était discriminatoire, seule la SAS TPB ayant accès à ces informations. Elle en a conclu que cette situation ne permettait pas d'assurer la bonne information des opérateurs sur l'existence de capacités disponibles et leur accès dans des conditions transparentes et non discriminatoires en violation du troisième alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports et de l'article R. 3114-6 du même code.
30. En l'espèce, le c) du 1 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 4), tout comme le a) du 3 (page 6), prévoit qu'un état complet et précis des capacités sera publié sur le site internet de l'aéroport Paris-Beauvais et renvoie à un lien électronique qui est actif à ce jour. L'avant-dernier alinéa du a) du 3 de ces règles d'accès (page 6) précise quant à lui qu'en « *dehors des réservations pour la période de référence susvisée, les transporteurs pourront formuler à tout moment des demandes d'attribution des capacités disponibles en s'adressant au service commercial de la SAGEB* ».
31. Par suite, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne méconnaissent pas les dispositions combinées du troisième alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports et de l'article R. 3114-6 du même code. Il conviendra que l'état des capacités disponibles sur le pôle multimodal soit régulièrement mis à jour afin de garantir l'effectivité de la bonne information des entreprises de transport routier sur ce point.

2.3.3. Sur les documents et pièces demandés

32. Dans la décision du 17 janvier 2019, d'une part, l'Autorité a considéré que les règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 méconnaissaient le principe de transparence mentionné au premier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports dans la mesure où les documents devant être transmis par un opérateur, lorsqu'il forme une demande d'allocation de capacité, n'étaient pas énumérés de façon exhaustive (point 30). D'autre part, elle a relevé que le principe d'objectivité, mentionné à la même disposition, était également méconnu dans la mesure où certains documents devant être produits par un opérateur formant une telle demande ne présentaient pas de lien direct avec une demande d'attribution des capacités au sein du pôle multimodal (point 32). Enfin, elle a estimé que le motif de refus d'accès au pôle multimodal tiré de ce que les liaisons dont le point d'origine et/ou de destination se situait sur un stationnement irrégulier au regard d'une réglementation particulière était sans rapport avec l'objet de la demande d'allocation des capacités au sein de l'aménagement concerné (point 33).
33. En l'espèce, en premier lieu, le b) du 3 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 6) énumère de façon exhaustive les documents, au nombre de neuf, devant être joints à une demande d'allocation de capacités. Le manquement tiré de la méconnaissance du principe de transparence a dès lors disparu.
34. En deuxième lieu, en application de ces mêmes dispositions des règles d'accès, les informations afférentes au volume de trafic envisagé et au dernier bilan et compte de résultat n'ont pas à être jointes par un opérateur formant une demande d'allocation de capacité. En outre, la procédure de consultation publique ayant été supprimée, tous les documents qui devaient être fournis par un opérateur participant à une telle procédure n'ont plus à être transmis. Par suite, en supprimant l'obligation pour un opérateur formant une demande d'allocation de capacités de transmettre des documents n'ayant pas de lien direct avec une demande d'attribution des capacités au sein du pôle multimodal, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne méconnaissent pas le principe d'objectivité.

35. En troisième lieu, le dernier paragraphe du c) du 3 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 7) peut légalement prévoir que les liaisons dont le point d'origine et/ou de destination se situe sur un stationnement irrégulier ou non déclaré au registre des gares routières de l'Autorité feront l'objet d'un signalement aux autorités compétentes. Dès lors, les règles d'accès notifiées ne méconnaissent pas le principe d'objectivité.

2.4. Sur les prestations complémentaires

36. Dans la décision du 17 janvier 2019, l'Autorité a considéré, au point 35, qu'en n'énumérant pas les prestations complémentaires qui pourraient être proposées aux entreprises de transport public routier ainsi que les conditions d'accès à celles-ci, les règles d'accès notifiées le 8 janvier 2018 méconnaissent le principe de transparence prévu au premier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports. Puis, au point 36, elle a estimé que, en méconnaissance du principe de non-discrimination, seule la société TPB bénéficiait des prestations complémentaires, en particulier l'accès à l'espace repos pour les chauffeurs, la billetterie et le référencement sur le site internet de l'aéroport, alors que les autres entreprises de transport public de personnes étaient dans une situation identique à l'égard du pôle multimodal.
37. En l'espèce, en premier lieu, le b) du 2 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 4) énumère les prestations complémentaires proposées par l'exploitant aux opérateurs, à savoir la mise à disposition d'une emprise au sol leur permettant d'installer leur billetterie ainsi qu'une salle de repos pour les chauffeurs accessible aux horaires d'ouverture du pôle multimodal. Si les règles d'accès notifiées ne précisent pas le montant de la redevance pour permettre aux opérateurs d'accéder à ces deux prestations complémentaires, la SAGEB a précisé, dans un courriel adressé au greffe de l'Autorité le 7 mai 2019, qu'il convenait de se référer aux tarifs mentionnés au sein du guide tarifaire disponible sur le site internet de l'aéroport en ce qui concerne la billetterie.
38. Si ces dispositions des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne répondent pas entièrement au point 35 de la décision du 17 janvier 2019 de l'Autorité dans la mesure où le montant de la redevance d'accès à la salle de repos pour les chauffeurs n'est toujours pas mentionné, l'Autorité estime que la persistance de cette difficulté ne permet pas, à elle seule, de considérer que la SAGEB ne s'est pas conformée à la décision portant mise en demeure. L'Autorité veillera néanmoins, à l'occasion des travaux relatifs à la tarification de l'accès au pôle multimodal qui seront menés prochainement, à ce que les règles d'accès soient modifiées pour préciser, d'une part, le montant de la redevance d'accès à la salle de repos pour les chauffeurs et, d'autre part, la référence aux tarifs mentionnés au sein du guide tarifaire disponible sur le site internet de l'aéroport concernant la billetterie.
39. En second lieu, en application du b) du 2 des règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 (page 4), toutes les entreprises de transport public de personnes peuvent bénéficier des prestations complémentaires, qu'il s'agisse de la salle de repos pour les chauffeurs ou de l'emprise au sol permettant d'installer la billetterie. Dans son courriel précité du 7 mai 2019, la SAGEB a en outre précisé que la disposition des règles d'accès en vertu de laquelle « *D'éventuelles prestations complémentaires au profit des entreprises de transport public de personnes qui en feraient la demande pourront être accordées par le Concessionnaire (...)* » (page 4) permet à tous les opérateurs de bénéficier de la prestation de référencement sur le site internet de l'aéroport Paris-Beauvais au même titre que la société TPB. Par suite, les règles d'accès notifiées le 30 avril 2019 ne méconnaissent pas le principe de non-discrimination mentionné au premier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports.

*

40. Il résulte de ce qui précède que, à la suite de la décision du 17 janvier 2019, la SAGEB s'est conformée aux obligations qui lui sont imposées par les articles L. 3114-6 et R. 3114-6 du code des transports, les articles 2, 3, 9, 10 et 16 de la décision du 4 octobre 2017 ainsi que l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016. Par suite, conformément au deuxième alinéa de l'article 32 du règlement intérieur de l'Autorité, il n'y a pas lieu d'ouvrir la procédure de sanction prévue au second alinéa de l'article L. 1264-8 du code des transports à l'encontre de la SAGEB ni, par voie de conséquence, d'en saisir la commission des sanctions de l'Autorité.

DÉCIDE

- Article 1^{er}** Il n'y a pas lieu d'ouvrir une procédure de sanction à l'encontre de la SAGEB.
- Article 2** La procédure en manquement ouverte le 15 novembre 2018 à l'encontre de la SAGEB pour méconnaissance des obligations de nature non tarifaire qui lui incombent au regard des dispositions du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 et n° 2017-116 susvisées est clôturée.
- Article 3** La présente décision sera notifiée à la SAGEB et publiée sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 11 juin 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman