

REPONSE A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS

Projet de décision par laquelle l'ART déterminera les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges pour les aéroports relevant du champ de son compétence

- *A propos du cadre de régulation*

En préambule, Aéroport Marseille Provence (AMP) souhaite souligner que dans un contexte de déséquilibre entre les aéroports ne bénéficiant pas tous d'un même **cadre de régulation (caisse unique contre caisse aménagée)**, il semble difficile d'instaurer des règles communes d'allocation.

Conformément au Code de l'Aviation Civile (Art R224-2), AMP tient « une comptabilité de [ses] services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances [...] »

Des moyens ont été déployés pour mettre en place cette comptabilité et le sont encore pour la produire annuellement. Pour autant, si AMP alloue les ressources nécessaires à la production, celles-ci restent proportionnées aux enjeux : AMP s'inscrivant dans le régime de « caisse unique », les enjeux de cette comptabilité sont mineurs.

En effet, s'il y a lieu de différencier le périmètre régulé du périmètre non régulé, au sein du périmètre régulé l'allocation des ressources n'a aucun effet pour un aéroport en caisse unique. Il paraît donc indispensable de modérer les demandes dans les travaux demandés en termes d'allocations des actifs, des produits et des charges pour les aéroports en caisse unique qui devraient bénéficier d'un allègement en la matière.

Lesdits aéroports subissent déjà les inconvénients de la caisse unique, notamment en matière de concurrence par rapport aux plateformes bénéficiant de la caisse aménagée. C'est le cas d'AMP, qui, ayant une zone de chalandise commune avec l'aéroport de Nice, accuse une distorsion de concurrence.

Il apparaît donc que, pour statuer sur ces règles d'affectation communes, il est important de bénéficier d'un cadre commun. Il semble donc souhaitable que l'élargissement du modèle de caisse aménagée aux aéroports qui en font la demande soit discuté parallèlement à l'adoption de ces règles. Pour information, AMP souhaite s'inscrire dans une évolution vers une caisse aménagée.

- *A propos de la consultation des usagers*

Un autre sujet important ressort de cette consultation : **l'absence de cadre concernant l'implication des usagers.**

L'ART indique qu'il ne lui appartient pas de fixer le cadre dans lequel les usagers pourraient intervenir. Mais l'Autorité souligne aussi l'incontournable nécessité de recueillir l'adhésion des usagers sur ce sujet dans le processus d'homologation, et qu'à défaut de consultation les dossiers ne pourraient être instruits.

Conformément à l'Arrêté du 15 octobre 2020 relatif aux modalités d'approbation des règles d'allocation, dans son article 4, AMP souhaite que cet échange avec les usagers ait lieu en Commission Consultative Economique, suivant les règles qui régissent celle-ci. Mais le flou demeure quant aux prérogatives de l'ART ou celles du ministre chargé de l'aviation civile concernant la notification et l'approbation de ces

règles. Comment éviter qu'un différend avec les usagers sur le sujet entraîne un blocage tarifaire sur une année complète ?

Concernant les informations à partager, AMP admet que si les règles d'affectation (exemple : répartition au m² occupés) peuvent être présentées aux usagers, les valeurs précises qui en découlent (exemple : plan détaillés avec métrés) doivent rester du domaine de la confidentialité afin de préserver la stratégie du gestionnaire et de ne pas donner aux clients que sont les compagnies une visibilité totale sur le pilotage de l'entreprise. De plus, certains plans détaillés des équipements de sûreté (passagers, bagages de soute) font l'objet d'une forte confidentialité pour des motifs régaliens. Que cela soit exposé en toute transparence à l'Autorité, avec une notion de confidentialité, est une chose mais donner ce pouvoir d'ingérence aux usagers pourrait être préjudiciable.

Cette consultation ne doit pas non plus alourdir un processus déjà considérablement complexe et chronophage en matière de tarification aéronautique. A l'heure où l'agilité s'inscrit comme un grand principe dans la gestion des entreprises, en premier lieu chez les compagnies aériennes concernant leurs programmes de vols, rallonger un processus qui s'étale déjà sur plusieurs mois deviendrait incompatible avec la tendance de fond de l'écosystème aérien.

AMP note aussi que les usagers fournissent très peu d'informations aux gestionnaires d'aéroport, pas même les prévisions de trafic qu'ils sont tenus de transmettre. La transparence ne peut être exigée à sens unique. Les gestionnaires d'aéroport n'ont pas accès à la stratégie tarifaire des compagnies, qui a pourtant un impact certain sur le trafic de l'aéroport.

Autant d'interrogations qui, faute de réponse, pourraient fortement compromettre les demandes d'homologation de l'exercice à venir. Il apparaît donc que, pour statuer sur ces règles d'affectation, des réponses devraient être préalablement apportées.

Pour AMP, ce sujet, comme celui du système de caisse, devrait être traité conjointement à celui des règles d'allocation.

- *Sur les principes généraux et lignes directrices*

Concernant les **autres lignes directrices et principes énoncés** dans la consultation, AMP relève les points d'attention suivants :

- Si AMP partage le principe de priorité à l'imputation directe et le favorise autant que possible, force est de constater, qu'en pratique, l'imputation directe n'est possible qu'au prix d'une décomposition très fine de l'organisation et des équipements gérés. Il convient donc de rappeler que cela ne doit pas contrevenir au principe de simplicité et à la proportionnalité des moyens mis en œuvre.
- Il semble important de rappeler que, soumis à des réglementations diverses, les gestionnaires peuvent avoir à faire face à des règles contradictoires. Citons pour exemple le taux de frais généraux admis sur les activités régaliennes de sûreté (qui permet notamment de calculer le montant de la Taxe d'aéroport) : ce taux étant plafonné (10%), les dépenses non retenues sur ce périmètre non régulé seront par défaut imputées sur le périmètre régulé, plus précisément sur les redevances aéronautiques bien que le lien ne soit pas direct.
- Concernant les externalités croisées mises en avant dans les lignes directrices et les ajustements qui pourraient en découler, AMP émet les réserves suivantes.

La mesure de ces externalités sera forcément sujette à interprétation. Ceci est de nature à mettre en péril un certain nombre de principes généraux (stabilité des règles, homogénéité des périmètres, non-discrimination) et à modifier les résultats analytiques ex post rendant la réconciliation et l'auditabilité plus difficiles.

Encore une fois, en caisse unique, il n'y a pas lieu de prendre en considération ces notions.

- En matière de livrables, AMP loue le fait qu'aucun format prédéfini n'est imposé. Cependant, l'ajout d'un nombre considérable de livrables dans le processus pose la question de la lourdeur du processus, des ressources à allouer pour produire les informations demandées et du temps à accorder pour l'examen de ces pièces. Il est difficile d'envisager un allongement des délais dans un processus où les propositions se font déjà quelque 6 mois avant leur application et alors même que la visibilité en termes de trafic sera dorénavant réduite.
- S'agissant de l'audit de ces règles, les Commissaires Aux Comptes d'AMP assurent d'ores et déjà une mission sur la régularité des comptes, en regard des règles et de la permanence des méthodes et sur la réconciliation avec la comptabilité générale. AMP est d'avis que cette mission est suffisamment probante.

Pour toute mission d'audit dépassant les attributions actuelles des CAC, AMP considère, d'une part, que le mandataire ne peut être autre que le garant des règles d'allocation analytique et d'autre part, que le périmètre d'audit ainsi étendu sera chronophage et couteux. Puisque cette mission ne servira qu'à instruire la décision d'homologation tarifaire, son coût devra s'imputer en totalité sur les redevances aéronautiques.

Eu égard aux ressources nécessaires pour répondre à ce type d'audit, il ne peut être envisagé de les réaliser tous les ans.

- *Sur la période transitoire*

La **période transitoire** est très courte et ne laisse que quelques mois entre la fin de cette consultation et le début de l'obligation de se conformer aux lignes directrices.

AMP demande que cette période soit prolongée. En effet, l'autorité doit tenir compte du contexte qui, depuis 2 ans, a mis les gestionnaires d'aéroport dans des positions difficiles aussi bien financièrement qu'en matière de ressources humaines (chômage partiel, décru des effectifs...). Avec le retour espéré du trafic, les aéroports font face à une remise à niveau opérationnelle d'un outil mis en sommeil pendant la crise sanitaire et ne sont pas en mesure d'affecter des ressources sur ces sujets dans un délai aussi bref.

En outre, la crise sanitaire et économique a mis à mal quelques bonnes pratiques sur lesquelles reposaient certaines affectations. Par exemple, pour réaliser des économies de charges, AMP a suspendu certaines enquêtes et études qui permettent d'avoir des éléments actualisés et probants en termes de répartition de charges. Ces économies ont bénéficié aux usagers en limitant les hausses de charges et donc de tarifs mais peuvent avoir des conséquences sur la mise à jour des clés de répartition.

Enfin, les travaux ne pourront être conduits qu'une fois les directives de l'ART présentées officiellement. Ces travaux vont demander beaucoup de ressources et de temps. A cela s'ajoute le délai nécessaire à la présentation aux usagers puis un éventuel audit (lequel pourrait faire l'objet d'une consultation entraînant un délai supplémentaire). La date de septembre 2022 est impossible à tenir, d'autant moins que les points exposés plus hauts (régime de caisse et cadre de consultation des usagers) n'auront peut-être pas aboutis à cette date.