

POSITION D'EASYJET SUR LA  
CONSULTATION PUBLIQUE DE  
L'ART AU SUJET DES RÈGLES  
D'ALLOCATIONS DES CHARGES,  
PRODUITS ET COUTS

Février 2022

**easyJet**

## 1. L'implication de l'ART dans le processus d'allocation des produits, charges et couts

L'implication d'une autorité de régulation indépendante dans le processus d'allocation des charges, produits et couts est nécessaire pour une régulation économique transparente et conforme à la directive européenne 2009/12.

easyJet soutient le constat de la Cour des Comptes qui a rappelé dans son rapport annuel public que l'Autorité de régulation des transports (ART) ne dispose pas de suffisamment de pouvoirs, d'expertise aéroportuaire et d'accès à l'information nécessaires à une bonne régulation économique. Bien que l'Autorité ne dispose pas de « compétence sur le modèle de caisse, pourtant déterminant pour le calcul des redevances, elle n'a pas non plus de droit de regard sur les projets d'investissement des sociétés aéroportuaires », cette nouvelle compétence d'établissement des règles d'allocations des charges, produits et couts, doit amener l'autorité à intervenir directement dans les modèles d'allocation des aéroports régulés et fixer ces règles dans le cas où elles ne le sont pas avant une demande d'homologation des redevances aéroportuaires ou de Contrat de Régulation Economique (CRE).

Le forum de Thessalonique a également rappelé dans sa position de janvier 2021 que « le rôle de l'autorité de régulation indépendante dans l'allocation des produits, charges et couts est crucial » lorsqu'il s'agit de la régulation d'aéroports en caisses doubles ou aménagées. Ce rôle doit permettre d'éviter une mauvaise allocation entre les caisses, favorisant notamment la caisse non-aéronautique. Ainsi, l'Autorité devra porter une attention particulière aux aéroports de Paris et aux aéroports de la Cote d'Azur, mais aussi à tout projet de modifier les modèles de caisses des autres aéroports.

Cette nouvelle compétence de l'ART doit amener à une plus large réflexion entre l'Etat, l'Autorité, les aéroports et les usagers, sur les compétences d'un régulateur indépendant. Le Président de l'Autorité a notamment rappelé que le manque de pouvoir ou de consultation de l'Autorité dans l'établissement des modèles de caisses, en lien direct avec l'allocation des charges, produits et couts, ne permettait pas une régulation efficace. De plus il est important pour cet exercice, mais aussi plus globalement pour la compétence d'homologation des redevances aéroportuaires, que l'Autorité dispose d'un pouvoir de supervision économique des projets d'investissements, qui en fonction de leur taille et leur allocation dans les caisses et périmètres, ont un impact plus ou moins significatif sur le niveau de redevances et les propositions tarifaires.

Ces compétences et expertises doivent également s'accompagner d'un droit garanti aux usagers de pouvoir effectivement influencer et se prononcer sur toutes les étapes de régulation y compris lors d'un changement de caisse ou d'un projet d'investissement.

## 2. Les principes d'allocation des charges, produits et couts établis par l'Autorité

Les principes choisis par l'ART s'inscrivent dans une continuité de régulation des industries à fortes concentrations d'infrastructures essentielles et hautement capitalistiques. L'expérience de l'ART dans le domaine ferroviaire doit amener celle-ci à l'appliquer pour le modèle aéroportuaire et apporter des ressources et expertises nécessaires au bon exercice de la régulation économique des aéroports en France.

L'expertise technique de l'Autorité depuis 2010 dans le secteur ferroviaire, notamment grâce à de nouveaux pouvoirs et nouvelles règles édictées par l'Autorité elle-même, doit pleinement bénéficier à cette nouvelle compétence de la régulation aéroportuaire.

- Audibilité

L'audibilité des comptes et allocations doit permettre à tous les usagers et à l'Autorité d'accéder facilement à ces comptes et aux méthodologies utilisées par les exploitants aéroportuaires. La nature complexe de cet exercice ne doit pas amener les gestionnaires aéroportuaires à complexifier cet exercice ou à dissimuler des informations. Une approche simple et rapide doit être privilégiée notamment en consultation avec les usagers, qui sont les mieux à même de comprendre les règles d'allocation.

L'utilisation et la diffusion d'un fichier de type Excel par les aéroports pour les usagers doit être privilégié. Comme l'a recommandé le forum de Thessalonique, l'ART devrait également établir plus clairement les règles d'audibilité en préconisant « un format modifiable par ordinateur » et éléments obligatoires à faire apparaître. Ces préconisations permettront aussi une meilleure harmonisation, compréhension et comparaison entre les différents aéroports français.

- Homogénéité

Afin de s'assurer d'une transparence totale dans l'allocation des couts, charges et produits, et une meilleure visibilité pour les usagers et le régulateur, les aéroports doivent respecter les mêmes principes et règles de comptabilité entre les périmètres. Cet exercice doit notamment se faire en amont avec les usagers dans le cadre d'allocation de nouveaux actifs couts, charges et produits entre les périmètres régulés et non-régulés pour les aéroports soumis au régime dit de double-caisses ou caisses aménagées.

- Non-discrimination

La non-discrimination est un principe fondamental de la régulation économique aéroportuaire. Cette non-discrimination doit se faire à la fois entre les aéroports (en cas de réseau d'aéroports), les activités régulées et non-régulées, mais aussi entre les usagers eux-mêmes. Ainsi cette règle doit permettre d'assurer une juste répartition des couts, produits et charges entre les périmètres sans en favoriser ou défavoriser un injustement. La non-discrimination doit aussi permettre une allocation équitable bénéficiant aux usagers, notamment dans le cas d'infrastructures différentes avec redevances différenciées.

- Priorité à l'imputation directe

L'allocation directe doit être la règle de base et celle utilisée dans la très grande majeure partie du temps. L'imputation indirecte doit rester une exception dans les situations où l'imputation directe n'a pas été possible.

L'Autorité devra s'assurer du respect des règles énoncées lors de la sélection par les aéroports de la nature des clés et de la méthodologie relative à leur détermination. L'unité d'œuvre choisie pour les imputations indirectes devra faire l'objet d'une consultation avec les usagers afin de s'assurer de leur pertinence et audibilité.

- Stabilité dans le temps

La stabilité dans le temps permet de garantir un cadre et une bonne anticipation. Cependant cette règle de stabilité ne doit pas permettre le maintien d'allocation qui ne serait plus valide ou bien de blanc-seing pour les aéroports sur leurs allocations homologuées.

- Transparence

La transparence est la clé de la régulation économique aéroportuaire. Ce principe doit régir toutes les règles et processus dans l'exercice de la régulation aéroportuaire. Cette transparence doit principalement permettre aux usagers de comprendre les coûts aéroportuaires et la productivité des investissements. La transparence sur l'allocation des produits, charges et coûts doit également permettre aux usagers de comprendre et analyser la méthodologie d'établissement des redevances aéroportuaires.

### **3. Consultation des usagers et processus d'homologation**

L'exercice de la régulation économique aéroportuaire passe avant tout par la consultation et l'intégration des usagers aéroportuaires dans les processus d'établissement des redevances, des plans d'investissements et d'allocation des charges, produits et coûts.

L'ART rappelle que la consultation des usagers dans le processus d'allocation des coûts, actifs et produits est essentielle pour s'assurer du respect des règles édictées notamment la transparence.

Bien que l'ART ne puisse édicter des règles précises sur le processus de consultation qui revient au ministère chargé de l'aviation civile, des recommandations plus précises doivent être rédigées par l'Autorité afin d'assurer aux usagers un cadre commun et transparent dans l'exercice de leurs droits. Le forum de Thessalonique a notamment rappelé que les autorités de régulation indépendantes doivent s'assurer que les usagers peuvent « réellement influencer » les modèles de redevances et d'allocations<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Forum de Thessalonique, Janvier 2021.

Ainsi, nous souhaitons que l'ART édicte des recommandations sur :

- (i) **Le processus de consultation lorsqu'un aéroport décide de conserver l'allocation des produits, actifs et charges comme approuvée par le ministère charge de l'aviation civile dans le passé** : la plupart des aéroports régulés ont déjà un système d'allocation des produits, charges et coûts en vigueur. Ce nouvel exercice doit amener les aéroports à revoir leurs allocations en consultation avec les usagers, sans présager de la validité des allocations approuvées par l'ancienne autorité compétente.
- (ii) **Les délais de consultation des usagers afin de s'assurer d'une consultation transparente et raisonnable** : l'exercice d'allocation des produits, charges et coûts est un processus long et complexe. Afin de respecter les règles édictées par l'Autorité et pour un processus de consultation transparent, les aéroports doivent accorder un temps raisonnable aux usagers pour être consultés. Ce délais devrait être d'au moins 30 jours et distinct des autres processus de consultation.
- (iii) **Un processus d'homologation des règles d'allocation distinct des autres demandes d'homologation comme lors de proposition tarifaire ou de CRE** : cet exercice long et complexe requiert un processus distinct de celui des homologations tarifaires qui est déjà un exercice technique et requérant une importante consultation des usagers.
- (iv) **Des voies de recours possibles pour les usagers lors de la notification à l'ART des allocations des produits, charges et coûts des aéroports régulés** : la consultation des usagers doit s'accompagner d'une certaine influence accordée à ces derniers dans l'exercice d'allocation des produits, charges et coûts. Cette implication des usagers doit également se traduire par une audition technique des usagers par l'Autorité et des voies de recours en cas de litige avec l'exploitant aéroportuaire.
- (v) **Un régime d'intervention et de sanctions de l'Autorité en cas de refus de respect des règles par un aéroport** : un refus d'homologation par l'Autorité doit s'accompagner d'une obligation des aéroports de reposer un dossier, sous peine de sanctions affectant à la baisse le niveau des redevances aéroportuaires. La jurisprudence développée par l'Autorité lors de sa mise en demeure de SNCF Mobilités entre 2017 et 2019 doit servir d'exemple pour cette nouvelle compétence de la régulation aéroportuaire. Les usagers ne doivent pas être pénalisés par un refus d'homologation qui se traduirait par un simple maintien des redevances aéroportuaires à leurs niveaux.