

Consultation publique

**relative aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports**

Début : **3 juillet 2026**

Fin : **30 juillet 2026**

---

## Contexte

**La loi DDADUE du 30 avril 2025 a introduit une dérogation à la durée maximale des contrats de régulation économique (CRE) de cinq années.** Par exception, cette durée peut être portée à dix années notamment lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant d'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant.

**Cette dérogation fait l'objet d'un encadrement spécifique.** En particulier, le CRE fait l'objet d'une procédure de « revoyure » quatre ans après le début du contrat en application de l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports.

**L'Autorité de régulation des transports (ART) s'est engagée à publier des lignes directrices sur les conditions d'appréciation de la « revoyure »** dans son avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroports de Paris.

**Conformément à ses valeurs de dialogue et de transparence, l'Autorité soumet ses orientations à la consultation publique** afin que toute personne intéressée puisse lui faire part de ses observations.

---

## Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter des propositions et de recueillir les avis des personnes intéressées en ce qui concerne les éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur ces éléments et les problématiques qui y sont exposées.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 30 juillet 2026, soit :

- de préférence par mail : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr)
- par courrier au siège : L'Autorité de régulation des transports

11, Place des cinq Martyrs du Lycée Buffon – CS 30054 – 75675 Paris Cedex 14

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et sous réserve, le cas échéant, des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi ou qu'ils souhaitent garder confidentiels.

L'Autorité se réserve en tout état de cause le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

## Références

### Directives :

- Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

### Loi :

- Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes

### Code des transports, en particulier :

- Article L. 6325-2
- Article L. 6327-3

Décisions de l'Autorité :

- Avis n° 2025-094 du 16 décembre 2025 portant sur le projet de décret en Conseil d'État pris en application de l'article 26 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE)
- Avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroports de Paris pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2034

## Sommaire

1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA CONSULTATION PUBLIQUE.....	5
2. PROPOSITION DE DOCTRINE DE L'AUTORITÉ .....	7
2.1. Objet de l'avis conforme de l'Autorité sollicité par l'exploitant.....	7
2.1.1. Sur la notion de modification substantielle.....	7
2.1.2. Sur les évolutions du projet industriel.....	8
2.1.3. Sur les éléments prévisionnels du contrat .....	10
2.1.4. Sur l'office de l'Autorité .....	12
2.2. La consultation préalable des usagers doit éclairer l'Autorité .....	12

## 1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Conformément à l'article L. 6325-1 du code des transports, les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus.

En application de l'article L. 6325-2 du code des transports, les redevances sont fixées annuellement ou, pour Aéroports de Paris et les autres aérodromes relevant de la compétence de l'État, sur une base pluriannuelle lorsque l'exploitant a conclu avec l'État un contrat de régulation économique (ci-après « CRE »).

Les CRE reposent sur un mécanisme de régulation de type « *price cap* »<sup>1</sup>. Ce type de régulation vise à concilier deux objectifs :

- d'une part, elle cherche à inciter l'exploitant à améliorer son efficacité. Cet objectif suppose de laisser à l'exploitant, pendant une période limitée, le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise ;
- d'autre part, elle doit éviter qu'une part excessive de ces gains soit durablement captée par l'exploitant au détriment des usagers, ce qui suppose que la durée des périodes de régulation ne soit pas trop étendue. Telle est la raison pour laquelle elle est généralement comprise entre quatre et six ans : une telle durée permet de construire un équilibre entre, d'une part, des incitations suffisantes à l'efficacité et, d'autre part, un partage relativement rapide des gains de productivité avec les usagers.

La régulation pluriannuelle permet à l'ensemble des parties prenantes de bénéficier de visibilité sur les tarifs et favorise les investissements. Leur durée maximale est de cinq années. Par exception, cette durée peut être portée à dix années en application de l'article L. 6325-2 du code des transports :

- lorsqu'il s'agit du premier contrat pluriannuel conclu à la suite de l'attribution d'un contrat de concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation d'un aérodrome ;
- lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant d'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant.

Ce dernier cas fait l'objet d'un encadrement spécifique :

- d'une part, « ce régime dérogatoire fait l'objet d'une consultation des usagers par l'exploitant d'aérodrome, qui leur présente les spécificités du projet industriel concerné »<sup>2</sup> ;
- d'autre part, l'Autorité se prononce « par avis conforme sur l'adéquation de cette durée au projet industriel proposé par l'exploitant »<sup>3</sup> ;
- enfin, le CRE fait l'objet d'une procédure de « revoyure » quatre ans après le début du contrat en application de l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports.

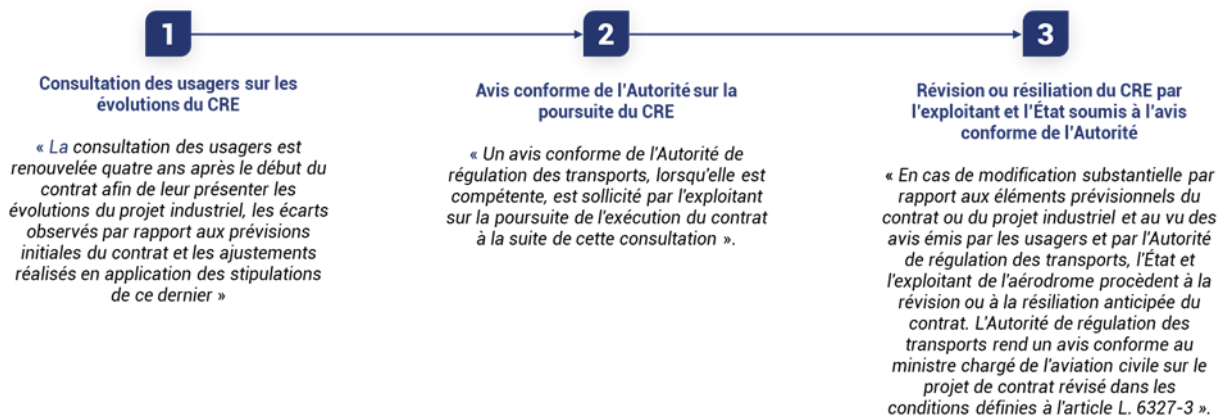
---

<sup>1</sup> Le modèle de régulation en « *price-cap* » consiste à fixer sur plusieurs années un prix plafond, ou un niveau maximum de recettes.

<sup>2</sup> 2° de l'article L. 6325-2 du code des transports.

<sup>3</sup> III de l'article L. 6327-3 du code des transports.

Cette procédure de revoyure se décompose en trois étapes :



La procédure de revoyure a été instaurée par le législateur comme une contrepartie à l'extension de la durée des CRE afin de garantir qu'un contrat qui se révélerait déséquilibré au profit de l'exploitant d'aéroport, ne se poursuive pas au-delà de la durée de principe de cinq ans :

*« [p]our la commission, il est indispensable qu'un tel allongement de la durée du CRE n'aboutisse pas à créer une rente financière en faveur de l'aéroport au détriment de ses usagers. C'est pourquoi l'éventuel allongement de la durée d'un CRE au-delà de cinq ans serait strictement encadré par l'ART. Il lui reviendrait d'autoriser, avant la procédure de négociation du CRE, son extension au-delà de cinq ans et jusqu'à dix ans. Les usagers de l'aéroport seraient également consultés. Ensuite, comme pour tout CRE, sa mise en œuvre serait soumise à un avis conforme de l'ART. / Une clause de revoyure serait prévue : au bout de quatre ans, les usagers et l'ART seraient de nouveau consultés. En cas de modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel, l'État et l'exploitant d'aérodrome procéderaient à la révision ou l'arrêt anticipé du contrat. L'ART rendrait un avis conforme sur cette révision / La commission a sous-amendé (COM-120) cette proposition afin de préciser que la poursuite de l'exécution du CRE serait subordonnée à un avis conforme de l'ART. Un tel garde-fou a pour but d'éviter tout risque de rémunération excessive de l'exploitant de l'aéroport » (soulignements ajoutés)<sup>4</sup>.*

La revoyure est un mécanisme permettant de concilier des CRE de longue durée – et la visibilité qu'ils apportent pour l'ensemble des parties prenantes – avec le respect des principes de la régulation. Elle vise ainsi à garantir le maintien de l'équilibre économique du contrat sur toute la durée du contrat sans avoir à supporter la lourdeur procédurale liée à la passation d'un nouveau CRE à mi-parcours.

Le législateur n'a pas précisé les éléments contrôlés par l'Autorité lorsqu'elle se prononce, par avis conforme, sur la poursuite du contrat. Dans un souci de prévisibilité et de transparence, l'Autorité entend préciser, dans des lignes directrices, les conditions dans lesquelles elle exercera la mission qui lui a été confiée par le législateur, ainsi qu'elle s'y était engagée dans son avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroports de Paris<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Rapport n° 401 de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat sur la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 enregistré le 5 mars 2025.

<sup>5</sup> Point 63 de l'avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 : « Afin de donner de la visibilité sur les conditions dans lesquelles elle se prononcera, au cours de la quatrième année du CRE, sur la poursuite de son exécution au-delà de cinq ans, l'Autorité engagera prochainement une consultation publique à ce sujet et précisera, dans des lignes directrices, d'ici sa saisine pour avis conforme sur le projet de CRE, la méthodologie dont elle fera application ».

Conformément à ses valeurs de dialogue et de transparence, l'Autorité soumet ses orientations en vue de la rédaction de ses lignes directrices ci-dessous à la consultation publique afin que toute personne intéressée puisse lui faire part de ses observations au plus tard le 30 juillet 2026.

## 2. PROPOSITION DE DOCTRINE DE L'AUTORITÉ

**Les orientations présentées ci-après constituent des propositions soumises à la consultation publique. Elles ne préjugent pas de la position que l'Autorité arrêtera dans ses lignes directrices au vu de l'ensemble des contributions reçues. L'emploi de l'indicatif dans la suite du document vise uniquement à faciliter la lecture des orientations proposées.**

La procédure de revoyure instaurée par le législateur ne constitue ni une renégociation générale du CRE, ni un simple contrôle formel. Elle vise à vérifier que les hypothèses ayant justifié la dérogation à la durée maximale de cinq ans demeurent réunies et que l'équilibre économique initial n'a pas été substantiellement modifié au détriment des usagers, sans remise en cause rétroactive des effets déjà produits par le contrat.

### 2.1. Objet de l'avis conforme de l'Autorité sollicité par l'exploitant

L'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports, dispose qu' « *un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, lorsqu'elle est compétente, est sollicité par l'exploitant sur la poursuite de l'exécution du contrat à la suite de cette consultation. En cas de modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel et au vu des avis émis par les usagers et par l'Autorité de régulation des transports, l'Etat et l'exploitant de l'aérodrome procèdent à la révision ou à la résiliation anticipée du contrat* ».

Il en résulte que la révision ou la résiliation du CRE est la conséquence d'une « *une modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel* ». L'Autorité devra donc vérifier, au stade de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat, si une telle modification est intervenue, justifiant que le CRE ne se poursuive pas en l'état et qu'il soit, au choix des parties, révisé ou résilié.

#### 2.1.1. Sur la notion de modification substantielle

La notion de « *modification substantielle* » n'est pas définie par l'article L. 6325-2 du code des transports, ni précisée dans les travaux parlementaires de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025, ce qui traduit la volonté du législateur de laisser au régulateur la souplesse nécessaire à l'exercice efficace de sa mission<sup>6</sup>.

Il revient donc à l'Autorité<sup>7</sup> de préciser comment elle appréciera le caractère substantiel d'une modification en tenant compte :

- des définitions de la notion de « *modification substantielle* » retenues dans d'autres régimes juridiques (commande publique, autorisations administratives, etc.) ;

<sup>6</sup> Voir conclusions P. Ranquet sous CE, 28 décembre 2021, *Société Aéroports de Lyon*, req. n°450025.

<sup>7</sup> Voir à cet égard, CE, 10 juillet 2025, *Société Aéroports de Lyon*, req. n°494869.

- de l'objectif de la régulation incitative des CRE, qui ne doit pas conduire l'exploitant à perdre le bénéfice de l'ensemble des gains de productivité réalisés pendant la période antérieure à la « revoyure », résultant d'une gestion efficace de l'infrastructure
- de l'objectif poursuivi par le législateur, en instaurant la procédure de « revoyure » consistant à éviter qu'un contrat qui s'avérerait déséquilibré ne se poursuive au-delà de cinq ans en octroyant une sur-rémunération à l'exploitant au détriment des usagers.

En première analyse, il ne semble pas pertinent de retenir une définition normative et chiffrée d'une modification « substantielle », un tel raisonnement mécanique ne permettant pas de prendre en considération la situation spécifique de chaque aéroport.

Dans ces conditions, il est proposé de considérer qu'est « substantielle » une modification des éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel (ou plusieurs modifications appréciées au global) ayant une incidence significative sur les conditions sur lesquelles l'Autorité s'est prononcée dans son avis conforme initial (juste rémunération, couverture des coûts, modération tarifaire et adéquation de la durée du contrat au projet industriel) en application du II de l'article L. 6327-3 du code des transports.

**Question n°1 : partagez-vous l'orientation de l'Autorité consistant à ne pas retenir de définition normative et chiffrée d'une modification substantielle ? À défaut, quel chiffrage, selon vous, devrait-il être retenu pour caractériser une modification « substantielle » ou le caractère « significatif » de l'incidence de la modification sur les éléments sur lesquels elle s'est initialement prononcée ?**

**Question n°2 : l'interprétation faite de la notion de « modification substantielle » appelle-t-elle d'autres observations de votre part ?**

### 2.1.2. Sur les évolutions du projet industriel

Le projet industriel de l'exploitant est un élément structurant du contrat de régulation économique car il permet d'assurer un niveau de services négocié avec le ministère chargé de l'aviation civile et pour lequel les usagers ont été consultés. En ce sens, il constitue la contrepartie directe des redevances payées par les usagers.

Par ailleurs, le projet industriel fait l'objet d'une attention particulière de l'Autorité dans son avis conforme initial, puisqu'il est pris en compte :

- dans l'appréciation de la juste rémunération du capital (« l'autorité vérifie la juste rémunération des capitaux investis au regard du programme d'investissements, des objectifs de qualité de service et des objectifs d'évolution des charges (...) »<sup>8</sup>) ;
- pour s'assurer de son adéquation avec la durée du contrat, l'Autorité étant appelée à rendre un avis conforme sur la durée du CRE lorsque celui-ci excède cinq années (« [l]orsque l'Autorité de régulation des transports est compétente et que la durée d'un contrat est envisagée pour une durée supérieure à cinq ans en application du 2° de l'article L. 6325-2, l'autorité se prononce par un avis conforme sur l'adéquation de cette durée au projet industriel proposé par l'exploitant »<sup>9</sup>).

<sup>8</sup> Article L. 6327-3, II du code des transports.

<sup>9</sup> Article L. 6327-3, III du code des transports.

Plus précisément, au stade de l'avis conforme sur le projet de CRE, le projet industriel de l'exploitant est apprécié par l'Autorité dans son intégralité afin de vérifier son adéquation avec la durée du contrat. Sont ainsi pris en considération :

- les montants totaux des investissements ;
- au-delà des investissements en tant que tels, le « projet » dans son ensemble est également analysé, avec notamment :
  - o les délais de réalisation de chaque phase de chaque chantier (en ce compris les études, les autorisations, et la réalisation) ;
  - o la nature de l'ensemble des phases du projet et leur imbrication permettant de donner une cohérence globale au projet, justifiant ainsi que ces phases soient intégrées au sein d'un même CRE (à titre d'exemple, si un exploitant envisageait la construction de deux terminaux l'un après l'autre, pourrait se poser la question de conclure deux CRE successifs) ;
  - o l'articulation entre les différentes phases du CRE et leurs impacts éventuels sur les conditions d'exploitation de l'aérodrome (fermeture de certaines parties de terminaux et transfert de flottes) et des infrastructures imbriquées ne relevant pas de l'aérodrome (gares et routes susceptibles d'être impactées par les travaux).

L'appréciation de la pertinence du projet industriel appartient au seul exploitant et au ministre chargé de l'aviation civile. L'Autorité n'a donc pas vocation à se prononcer sur ces éléments. C'est en revanche au regard de leurs incidences sur l'équilibre économique du contrat ou la consistance du projet tel que présenté aux usagers qu'elle examinera les évolutions du projet industriel au stade de la revoyure. Ce réexamen portera notamment sur l'ensemble des éléments ci-avant mentionnés pour analyser l'existence d'une modification substantielle ayant une incidence sur la juste rémunération des capitaux investis ou encore la durée du CRE (l'Autorité s'étant prononcée, dans son avis conforme sur le projet de CRE, sur l'adéquation de cette durée dérogatoire avec les spécificités du projet industriel après consultation des usagers).

À titre purement illustratif, une modification portant sur la consistance du projet industriel et les niveaux de qualité de service associés pourrait être considérée comme constitutive d'une « *modification substantielle* », même si l'enveloppe financière globale restait inchangée, notamment en cas :

- d'abandon d'un projet structurant : le retrait d'un élément majeur du projet industriel pourrait remettre en cause l'adéquation entre le projet industriel et la durée du contrat ;
- de retard substantiel des projets engagés en début de CRE : lorsque les spécificités du projet industriel sont caractérisées par un ensemble cohérent et indivisible de projets fortement imbriqués et interdépendants, un retard dans les projets engagés peut avoir des répercussions importantes sur la suite de la réalisation du projet industriel sur la durée du CRE ;
- de retard prévisionnel d'un investissement structurant : une prévision de retard de livraison d'une infrastructure structurante au-delà de l'horizon de la durée du CRE pourrait être considérée comme substantielle ;
- d'écarts significatifs et durables par rapport aux engagements de qualité de service du CRE, ceux-ci constituant la contrepartie directe des redevances acquittées par les usagers ;

- de modifications majeures dans le phasage des travaux entraînant des fermetures prolongées de terminaux ou encore des perturbations importantes d'exploitation non prévues, dégradant l'expérience passager de manière imprévue ;
- de modifications significatives dans la consistance des investissements par rapport à ceux présentés lors de la consultation des usagers.
- à l'inverse, l'Autorité n'entend pas considérer comme une modification substantielle du projet industriel, celle qui résulterait d'adaptations techniques concertées avec les usagers afin de répondre à leurs besoins opérationnels survenus en cours de CRE.

**Question n°3 : l'interprétation faite de la notion d'évolution du projet industriel appelle-t-elle des observations de votre part ?**

2.1.3. Sur les éléments prévisionnels du contrat

Le code des transports ne définit pas les « *prévisions initiales* » du contrat dont les évolutions seraient susceptibles de remettre en cause sa poursuite.

L'Autorité propose de retenir les éléments sur la base desquels l'équilibre économique et financier du CRE a été bâti, en particulier :

- le trafic ;
- les recettes extra-aéronautiques entrant dans le périmètre régulé et dans le périmètre non régulé contributif pour les caisses aménagées ;
- les trajectoires de dépenses d'investissement et les charges de capital associées ;
- les trajectoires de charges opérationnelles et d'impôt ;
- le taux d'inflation.

L'Autorité s'interroge sur l'opportunité d'intégrer les conditions de financement dans la liste ci-dessus. Cette prise en compte conduirait, *in fine*, à réinterroger, au stade de la revoyure et pour le futur uniquement, le niveau du coût moyen pondéré du capital initialement convenu lors de la signature du contrat, au regard des conditions actuelles de marché.

En droit, l'Autorité s'interroge sur la portée, au stade de la revoyure, des dispositions du septième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports, qui prévoient que « *le niveau du coût moyen pondéré du capital (...) ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause* », dès lors qu'elles relèvent d'un alinéa dédié « *à l'évolution des tarifs* » entre les différentes périodes tarifaires au cours du CRE.

En opportunité, une telle approche présenterait l'avantage de réduire le risque pour les parties prenantes face à un décalage important entre le niveau de CMPC initial et les conditions réelles de financement, tant pour l'exploitant qui ne serait pas engagé sur un niveau de rémunération fixe pour la durée totale du CRE et verrait ainsi son risque lié aux conditions de financement réduit, que pour les usagers qui n'auraient pas à financer une sur-rémunération pour l'exploitant sur toute la durée du contrat en cas d'amélioration significative de ses conditions de financement. *A contrario*, une telle approche pourrait réduire la visibilité des parties prenantes, tant de l'exploitant sur les conditions de financement de son projet industriel, que des usagers sur les trajectoires tarifaires et, partant, augmenter le risque régulateur perçu. La résultante de ces deux effets sur le risque régulateur perçu et, partant, le CMPC retenu, apparaît incertaine.

**Question n°4 : cette liste appelle-t-elle des observations de votre part ? En particulier, quelle lecture faites-vous de la portée du septième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports au stade de la revoyure ? Les conditions de financement et le niveau de CMPC devraient-ils y être intégrés selon vous ? Identifiez-vous d'autres éléments prévisionnels qui mériteraient d'être pris en compte par l'Autorité ?**

L'Autorité analysera, dans son avis conforme sur la poursuite du CRE, les évolutions de ces éléments prévisionnels, tant sur les premières années écoulées du CRE, en comparant les prévisions initiales aux données réalisées, que sur les années restantes, en comparant les prévisions initiales aux prévisions actualisées à la date de sa saisine.

L'indicateur à privilégier pour observer et juger du caractère substantiel de l'ensemble de ces écarts devrait être le taux de ROCE évalué en valeur moyenne sur la durée du CRE révisé par rapport au ROCE initial, en tenant compte des données réalisées pour les années achevées à la date de la revoyure et d'une actualisation des prévisions pour les années au-delà. Les modifications substantielles seront appréciées par l'Autorité sur la durée totale du CRE pour évaluer la pertinence de la poursuite du CRE. En cas de révision, les évolutions du contrat seront purement prospectives ; en particulier, les éventuels gains ou pertes réalisés par l'exploitant en amont de son avis conforme lui resteront acquis.

**Question n°5 : l'utilisation du ROCE moyen sur la durée du CRE comme principal indicateur pour objectiver les écarts appelle-t-elle des observations de votre part ?**

Le taux de ROCE moyen serait entendu après effet des ajustements réalisés en application des stipulations du contrat. L'Autorité considère qu'il convient d'interpréter de manière extensive cette notion en y intégrant (i) les facteurs d'ajustement prévus contractuellement tels que les facteurs d'ajustements sur le trafic ou les investissements, mais aussi (ii) l'ensemble des autres mécanismes contractuels ayant conduit à modifier l'équilibre économique initial du CRE, comme les éventuelles révisions du CRE, lesquelles ont par nature, vocation à compenser, au moins partiellement, les effets sur la rémunération de l'exploitant des écarts constatés entre les éléments prévisionnels du contrat et ceux effectivement réalisés.

L'Autorité veillera également à évaluer si les impacts prévisionnels des mécanismes d'ajustement n'ont pas pour effet d'amener le compte d'ajustement à des niveaux incompatibles avec un apurement sur la durée du CRE et la période subséquente prévue au contrat, compte tenu des mécanismes de plafonnement. Dans ce cas, elle en tiendrait compte dans son appréciation du besoin de révision du CRE.

#### 2.1.4. Sur l'office de l'Autorité

L'avis conforme de l'Autorité sur la poursuite de l'exécution du contrat a pour seul objet, conformément à l'intention du législateur, de faire obstacle à ce qu'un contrat générant une sur-rémunération de l'exploitant au détriment des usagers se poursuive au-delà de la durée de principe de cinq ans. Seule la caractérisation d'une modification substantielle emportant une telle sur-rémunération, appréciée conformément à la définition proposée au point 2.1.1, justifiera donc un avis défavorable de l'Autorité sur la poursuite de l'exécution du contrat.

Néanmoins, en cas de modification substantielle, l'État et l'exploitant procèdent à la révision ou à la résiliation anticipée du contrat dans les conditions prévues au cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports, le choix entre ces deux voies appartenant aux parties. Ces dispositions ne distinguent pas selon le sens dans lequel la modification substantielle affecte l'équilibre économique du contrat, ce qui garantit le caractère symétrique du dispositif : une modification intervenue au détriment de l'exploitant, si elle ne fait pas obstacle à la poursuite du contrat au sens de l'avis conforme de l'Autorité, relève également de ces dispositions.

Dans son avis conforme et dans un souci d'équilibre entre les parties prenantes, l'Autorité s'attachera en conséquence à mettre en évidence toute modification substantielle des éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel, qu'elle soit en faveur de l'exploitant ou des usagers.

Afin d'éclairer les parties et de permettre, le cas échéant, une révision à brefs délais, elle précisera dans son avis les modifications qui seraient de nature à rétablir l'équilibre économique du contrat.

Cette approche est de nature à limiter le risque de l'ensemble des parties prenantes, sans remettre en cause l'intérêt d'une régulation pluriannuelle et en préservant les incitations de l'exploitant à l'efficacité.

**Question n°6 : la précision proposée de l'office de l'Autorité appelle-t-elle des observations de votre part ?**

#### 2.2. La consultation préalable des usagers doit éclairer l'Autorité

L'article L. 6325-2 du code des transports prévoit que les usagers sont consultés par l'exploitant de l'aéroport quatre ans après le début du contrat sur « *les évolutions du projet industriel, les écarts observés par rapport aux prévisions initiales du contrat et les ajustements réalisés en application des stipulations de ce dernier* » et « *avant que l'Autorité ne se prononce sur la poursuite de l'exécution du contrat* ». Le même article précise qu'« *en cas de modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel et au vu des avis émis par les usagers et par l'Autorité de régulation des transports, l'État et l'exploitant de l'aérodrome procèdent à la révision ou à la résiliation anticipée du contrat* » (soulignement ajouté).

Il s'ensuit que l'avis rendu par les usagers est à même d'apporter à l'Autorité un éclairage complémentaire et indispensable sur (i) l'existence de modifications substantielles par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel et (ii) les éventuelles modifications du contrat qui seraient nécessaires pour rétablir, le cas échéant, son équilibre économique. Par conséquent, l'Autorité ne devrait être saisie pour avis conforme qu'une fois le procès-verbal de la consultation des usagers établi.

Par ailleurs, et compte tenu de ce qui précède, l'Autorité sera vigilante à ce que les conditions de leur consultation assurent le caractère effectif de cette dernière. Afin de pouvoir se prononcer de façon éclairée, les usagers devront disposer d'une information claire et complète leur permettant d'apprécier les évolutions du projet industriel, les écarts observés par rapport aux prévisions initiales du contrat et les ajustements réalisés en application des stipulations du contrat.

**Question n°7 : les orientations de l'Autorité relatives à la consultation préalable des usagers – en particulier sa saisine pour avis conforme une fois établi le procès-verbal de cette consultation et les exigences tenant au caractère effectif de celle-ci – appellent-elles des observations de votre part ?**