



# Réponse à la consultation publique de l'Autorité de Régulation des Transports (France)

## Règles d'allocation dans les aéroports



## Contexte

Lors de la rédaction de la Directive 2009/12/CE, les versions initiales n'octroyaient pas le droit aux ASI ni aux Etats Membres de fixer la caisse. Cette possibilité a été introduite par les Etats Membres qui suggéraient même que l'exploitant lui-même devait choisir le modèle de caisse pertinente.<sup>1</sup> Les Etats Membres étaient et continuent d'être les propriétaires, actionnaires ou concédants (et donc bénéficiaires financiers) de la quasi-totalité des aéroports où la Directive s'applique. Ils ont donc un conflit d'intérêt majeur, l'intérêt des consommateurs et des compagnies aériennes étant mieux protégé quand une autorité indépendante est chargée de la définition des activités soumises à la régulation économique.

En attendant une révision de la Directive actuelle, les textes en Europe autorisent aujourd'hui une rentabilité excessive des exploitants par le biais de la double caisse à la discrétion des Etats Membres. En France, l'Etat a refusé de permettre à l'Autorité de Régulation des Transports de fixer la caisse bien que la décision équivalente revienne à l'Autorité dans d'autres secteurs régulés.

IATA continuera de s'opposer à tout régime de caisse double ou hybride. Nous accueillons avec satisfaction la décision du Conseil d'Etat qui reconferme que c'est bien au régulateur indépendant de faire le travail de régulation économique plutôt qu'aux ministères des transports ou de l'économie.

Remerciant l'Autorité pour la transparence et la volonté de consulter les parties prenantes, nous répondons à cette consultation dans ce cadre, contraints par les choix des instances Européennes et Françaises dans la matière.

IATA n'a pas de position sur la manière idéale de procéder à une allocation des produits, charges et actifs dans un environnement double-caisse car le modèle n'est pas cohérent avec les objectifs de la régulation. Cependant, nous avançons quelques

idées afin de limiter les dommages que le modèle de double caisse pourrait infliger aux usagers et consommateurs.

## Réponses aux questions

### Question 1

#### **LE DISPOSITIF EXPOSÉ CI-DESSUS VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ? SINON, POUVEZ-VOUS DÉTAILLER LES ÉVOLUTIONS QUE VOUS JUGERIEZ UTILE D'Y APPORTER ?**

La description du cadre juridique produit par l'Autorité est alignée avec notre compréhension. Bien que le régime de double caisse s'applique aux aéroports Parisiens et de la Côte d'Azur, les règles d'allocation ont une importance pour l'ensemble des aéroports en France.

Sur le cadre présenté dans le paragraphe 15, nous considérons que :

- Les usagers doivent être impliqués dans les différentes étapes. Ils doivent être consultés sur les règles appliquées et recevoir de manière transparente les états comptables produits par l'exploitant. La présentation de l'Autorité ne semble pas expliciter suffisamment cette transparence
- Bien que l'Autorité veuille fixer les principes, elle doit prévoir de valider explicitement les règles. Le processus d'approbation des règles devrait être séparé du processus d'homologation et devrait être indépendant du « type » d'homologation (CRE ou homologation annuelle.) Si les règles ont pour objectif de refléter la réalité économique de l'aéroport, elles devraient être stables peu importe le mode de régulation. Les règles d'allocation ne devraient pas être un paramètre de négociation supplémentaire donné aux aéroports qui pourraient concéder certaines activités/actifs en échange d'un accord sur les propositions tarifaires. Les

---

<sup>1</sup> [Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on airport charges \(europa.eu\)](#), Amendment 6

règles et leur application doivent être fixées en amont afin de permettre une discussion avec les usagers sur la base des informations les plus précises possibles, plutôt qu'un cadre mouvant.

- Dans tous les cas, l'Autorité doit pouvoir intervenir et fixer les règles si celles-ci ne sont pas fixées avant une demande d'homologation ou avant que l'Autorité ne doive fixer le niveau des redevances.
- L'Autorité doit pouvoir aussi opérer des ajustements aux règles ou des ajustements aux résultats de l'allocation si nécessaire pour accomplir ses missions.

## Question 2

### AVEZ-VOUS DES REMARQUES SUR LES DIFFÉRENTS MODÈLES D'ALLOCATION PRÉSENTÉS PAR L'AUTORITÉ DANS CETTE SECTION ?

#### Un exercice imparfait

Nous partageons l'avis qu'un modèle d'allocation est nécessaire dès lors qu'une étanchéité artificielle est créée entre activités d'un exploitant. En France, par exemple, le schéma de la « Taxe d'Aéroport » où la responsabilité de la sûreté est une activité régalienne exige des processus d'allocation.

L'Autorité a raison d'indiquer que l'exercice sera forcément imparfait et que le choix de modèle peut produire des résultats très différents. Nous partageons la perspective présentée dans le paragraphe 21 qui démontre comment les approches comptables (utilisées par les aéroports aujourd'hui) ignorent les synergies ou les attribuent de manière asymétrique.

#### Les incitations de l'exploitant

Un aéroport peut être vu comme n'ayant que deux activités : les services aéroportuaires et la location de l'espace à proximité des services aéroportuaires. Dans le premier cas, l'exploitant détient clairement un monopole (absence d'entrants, etc.) mais du fait que l'exploitant est le

seul bailleur sur le site, il a également un pouvoir de marché sur les autres activités :

- Les boutiques, la restauration, les services bancaires et de changes – l'exploitant est le seul propriétaire/gérant des surfaces de boutiques sur la plateforme et a le droit de choisir les activités qui y sont implantées et de fixer le loyer librement, y compris des boutiques qu'il exploite lui-même
- L'hôtellerie et la location d'automobiles – l'exploitant est celui qui octroie les concessions ou loue les terrains pour ces activités
- La publicité – l'exploitant est le seul à détenir les terrains et les actifs sur lesquels la publicité est affichée

Dans l'ensemble des activités de cette liste (inspirée de l'Arrêté du 16 septembre 2005), l'exploitant a également un pouvoir de marché, car ces activités sont dans des marchés fortement liés à la localisation des activités.

Vu qu'une partie de l'activité est soumise à des limitations de rentabilité, mais l'autre non – l'exploitant est donc incité à faire passer le maximum de coûts dans le périmètre régulé (qui lui permet d'augmenter les redevances selon le principe de recouvrement des coûts). L'exploitant a également une incitation, là où les systèmes le permettent, à construire les « activités » afin d'en extraire le maximum de revenu par le biais de la caisse non-réglée.

Si une entreprise (dans un marché qui n'a pas besoin de régulation économique) a deux *business units* (BU) dans des secteurs différents, l'objectif du service contrôle de gestion est de s'assurer que l'allocation des revenus et coûts reflète la réalité des activités. Ainsi, ce service conserve une certaine indépendance car la direction de l'entreprise ne voit pas le résultat global de l'entreprise varier en fonction des affectations. Une affectation imprécise ou injuste, certes, pénalise éventuellement une BU au détriment de l'autre, mais pas l'entreprise au global. Ceci n'est pas le cas des aéroports, où l'affectation affecte directement le niveau des redevances et de rentabilité potentielle. Les incitations pour le service contrôle

de gestion se trouvent fondamentalement changées.

### **Un découpage qui ne correspond pas à la réalité économique**

Lors de l'ouverture à la concurrence des secteurs de télécommunications ou d'électricité, une séparation verticale entre activités a été mise en place pour permettre de la concurrence dans certaines activités tout en préservant certaines parties d'infrastructure commune.

Une telle séparation verticale n'est pas prévue dans les aéroports car les activités ont trop d'interdépendance et d'actifs communs. La solution proposée par la plupart des aéroports est l'approche « incrémentale ». Ils considèrent que les activités (par exemple boutiques ou restaurants) ne font qu'occuper une petite partie de la surface du terminal et qu'ils n'ont qu'à payer les coûts supplémentaires générés par leur présence. En réalité, ce ne sont pas les coûts incrémentaux mais une partie de l'ensemble des coûts qui doivent être imputés car sans activité aérienne, les boutiques et restaurants seraient vides.

Contrairement à d'autres secteurs, le « découpage » effectué entre activités dans un aéroport ne représente pas des éléments successifs de la chaîne de valeur. Très souvent, les activités aéroportuaires suivent strictement la structure des revenus – atterrissage, redevance passagers, publicité et boutiques. Cette différence est fondamentale, car le processus d'allocation pour les aéroports ne correspond ni à celui d'une entreprise multi-activité en concurrence, ni à celui d'une entreprise régulée (tel que nous pouvons le voir dans d'autres secteurs.)

Compte tenu de ce découpage artificiel, l'Autorité doit pouvoir faire des ajustements qui prennent en compte des synergies et externalités ainsi que l'impossibilité de dissocier certaines parties de l'activité. L'Autorité relève effectivement un bon exemple : la publicité. Généralement dans les modèles de double caisse, bien que les aéroports perçoivent les revenus de la publicité, les coûts et actifs sous-jacents sont le plus souvent ceux de l'activité aérienne : chariots bagages, zones de récupération bagage, passerelles, murs dans les couloirs menant vers les portes d'embarquement,

etc. Ce type de problématique est souvent le résultat d'une mauvaise définition des « activités. »

### **Des incitations d'investissement modifiées**

Si l'exploitant rajoute des portes d'embarquement, il augmente en principe sa capacité et la circulation dans les zones voisines. Il bénéficie donc directement des recettes commerciales supplémentaires sans payer l'expansion. L'Autorité relève justement qu'il s'agit d'une forme de non-discrimination ou de libéralité accordé à l'aéroport. L'Autorité doit donc prendre en compte les impacts des projets d'investissements dans les principes et les règles.

Vu la qualité de consultation et de contrôle des investissements, nous restons préoccupés par le fait que les usagers continueront de payer des projets pour les aéroports en double caisse au bénéfice des résultats commerciaux. Ceci peut impliquer des terminaux surdimensionnés ou inadaptés à l'activité principale de l'aéroport. Ceci peut non seulement avoir un impact financier, mais aussi un impact environnemental en raison du surdimensionnement ou de la sur-qualité des projets. L'Autorité ne devrait autoriser que les infrastructures efficaces à entrer dans la base des actifs régulés afin de corriger les impacts de ces incitations.

### **L'approche comptable n'est pas la seule solution**

Compte tenu de ces incitations, un exercice d'allocation sur base comptable ne reflètera pas la réalité. Le contrôle de gestion d'un aéroport et le modèle comptable sont moins « indépendants ».

Pour autant, l'Autorité pourrait utiliser la compatibilité de gestion de l'entreprise, ajustée, pour des besoins de régulation économique. Il conviendrait d'explicitier cependant que l'Autorité pourra opérer des ajustements aux principes et choix d'allocation, aux règles et aux résultats de l'application de ces règles.

Une approche alternative serait d'utiliser une approche « top-down » sur la base d'un modèle qui permettrait à l'Autorité d'intégrer les effets des externalités positives créées par l'activité aéronautique au bénéfice des activités

commerciales. Les comptes analytiques peuvent fournir les données d'entrée pour une telle analyse.

### La recherche de la productivité

Les redevances aéroportuaires devraient être basées sur les coûts d'un aéroport efficace. L'Autorité est mandatée par le Code de l'Aviation Civile pour s'assurer de la productivité de l'exploitant. Au-delà de la comptabilisation des synergies, l'Autorité doit déterminer si l'argent investi ou dépensé résulte d'une exploitation efficace. Il ne s'agit pas simplement de répartir les charges (et éventuellement l'inefficacité) mais aussi d'exiger des efforts de productivité en permettant à l'Autorité d'exclure des produits, charges ou actifs si nécessaire.

## Question 3

### UN MODÈLE D'ALLOCATION QUI S'APPUIE SUR LA COMPTABILITÉ ANALYTIQUE EN VIGUEUR DE L'OPÉRATEUR, AJUSTÉE LE CAS ÉCHÉANT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA RÉGULATION, VOUS SEMBLE-T-IL PERTINENT ?

Potentiellement. La comptabilité analytique mise en place par les exploitants correspond à la stratégie de l'entreprise gestionnaire et ses besoins. Elle ne vise pas une représentation de l'activité avec pour finalité la protection des consommateurs.

Une comptabilité séparée pour les besoins de la régulation économique (allocation des éléments en tenant compte des synergies, externalités et la productivité) et définie par l'Autorité pourrait permettre à la fois de simplifier le suivi par l'Autorité et la compréhension des usagers. Cependant, l'Autorité ne devrait pas être limitée dans l'accès aux comptes de l'ensemble de la structure.

## Question 4

### PARTAGEZ-VOUS L'ANALYSE DE L'AUTORITÉ SUR LES PÉRIMÈTRES CONCERNÉS ?

L'Autorité de Régulation des Transports se doit de s'assurer :

- Que l'Autorité surveille les activités de l'entreprise qui exploite l'aéroport mais

aussi les filiales, maisons mères et tout autre partenariat.

Dans le domaine de l'assistance en escale

- Que les activités d'assistance en escale mises en commun (*centralized infrastructure*) aient des redevances correspondant au service rendu en exigeant une productivité de l'exploitant. Ces services ne doivent en aucun cas limiter la concurrence des assistants en escale.
- Que toute activité d'assistance en escale qui serait fournie par l'exploitant lui-même ou une filiale / entreprise liée ne bénéficie pas d'avantages particuliers.

Concernant les activités régaliennes et d'autres marchés

- Que les activités relevant de la Taxe d'Aéroport soient, en conformité avec la décision du Conseil d'Etat, une activité régaliennne qui n'est dans aucun cas financée par les redevances aéroportuaires.
- Que l'aviation civile (par le biais des redevances) ne subventionne en aucune manière des actifs ou services qui sont construits pour l'usage des services militaires ou par l'Etat (Pavillons VIP, etc.).
- Que l'aviation civile (par le biais des redevances) ne subventionne pas les services/infrastructures de rail ou de transports locaux.

## Question 5

### PARTAGEZ-VOUS L'ANALYSE DE L'AUTORITÉ SUR LES PRINCIPES GÉNÉRAUX À RESPECTER ? D'AUTRES PRINCIPES GÉNÉRAUX VOUS SEMBLERENT-ILS DEVOIR ÊTRE AJOUTÉS POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS EXPOSÉS PRÉCÉDEMMENT ?

Les principes généraux à respecter sont globalement cohérents, mais nous rajouterons un principe clé - la prise en compte des synergies et

externalités positives créées par le transport aérien au bénéfice des activités commerciales.

De manière générale, les principes doivent être alignés avec le mandat de la régulation économique :

1. La protection et la défense des intérêts raisonnables des usagers aéroportuaires (dont les compagnies aériennes, l'aviation générale, les passagers et les clients du fret aérien) pour lesquels l'aéroport est une structure essentielle de leur activité
2. L'exigence de la mise en œuvre d'une exploitation économiquement et opérationnellement performante par les aéroports
3. L'incitation des aéroports à des investissements adaptés, en adéquation avec les besoins réels des usagers des aéroports et avec le meilleur rapport coût/performance
4. La garantie du bon déroulement des opérations d'un aéroport en s'assurant que la qualité de service correspond aux attentes des usagers
5. L'assurance du respect de la politique OACI sur les redevances aéroportuaires, dont les quatre piliers sont : la relation aux coûts, la transparence, la non-discrimination et la consultation des usagers

L'Autorité se doit de vérifier que la rédaction des principes est conforme à ce mandat. Ultimement, les principes doivent servir à protéger ceux qui souffriraient d'un abus de pouvoir de marché éventuel de l'exploitant.

### Remarques spécifiques

Concernant la stabilité dans le temps – le texte de l'Autorité sous-entend que les modifications en provenance de l'exploitant doivent être justifiées. Cependant, l'Autorité devrait elle aussi avoir le droit de faire évoluer les règles, clés ou d'ajuster les résultats. Avec l'amélioration de leur compréhension des enjeux et/ou des changements

de droit ou de fait, l'Autorité se doit d'appliquer le plus haut standard afin d'atteindre ses objectifs.

Nous mettons en garde contre une interprétation trop stricte de la « priorité à l'imputation directe. » Cet énoncé peut mener à des règles simplistes. Bien que nous partagions l'avis qu'une allocation directe est préférable à une allocation indirecte ou résiduelle, ceci ne doit pas servir d'excuse pour créer des règles simples, directes mais injustes. Par exemple, nous avons entendu un exploitant prétendre que toute zone d'attente devrait être affectée à l'activité passager peu importe la localisation de ces zones.

La notion d'homogénéité peut également être complexe à appliquer. Chaque aéroport a ses caractéristiques propres et une conception différente. Pour une règle très fine et détaillée, elle se doit d'être homogène dans son application. Cependant des règles trop simplistes mèneront à nouveau à des applications incorrectes. A titre d'exemple – une règle simpliste concernant les surfaces pourrait être juste pour un bâtiment à un niveau mais totalement fautive dans un autre bâtiment à multiples niveaux. Un terminal passager et un terminal de fret aérien ont des modes de fonctionnement totalement différents. C'est pour cette raison que dans certains pays, le régulateur mène des visites sur place pour appréhender les problématiques et l'analyse des schémas du site est indispensable.

## Question 6

**QUELLE PONDÉRATION ASSOCIÉE À CHAQUE PRINCIPE GÉNÉRAL VOUS SEMBLE CORRECTEMENT REFLÉTER VOS ATTENTES AU REGARD DES OBJECTIFS RECHERCHÉS ?**

La protection des usagers doit être l'objectif principal de la régulation économique. Le principe de prise en compte des synergies et externalités est donc prioritaire. Nous n'avons pas de pondération spécifique à proposer entre les autres critères.

## Question 7

**CETTE APPROCHE APPELLE-T-ELLE DES COMMENTAIRES DE VOTRE PART ?**



Bien que cette approche soit similaire à celle utilisée dans d'autres industries, elle semble être inspirée d'une logique comptable et des industries où une grande partie des éléments est affectable directement.

Ce n'est pas le cas d'un aéroport. Les aéroports ont une partie très importante des charges et actifs communs, des synergies et externalités très fortes. La définition des activités commerciales ne correspond pas à un « découpage vertical » d'une activité monopolistique qui vise à encourager la concurrence, mais à un choix qui permet l'abus potentiel du pouvoir de marché.

La définition d'une affectation directe comme les éléments pouvant être affectés « sans ambiguïté » et « entièrement » devra être complétée par l'exigence que l'élément ne produit aucune synergie ou externalité. Cependant, il y a très peu d'éléments de ce type au sein de l'aéroport.

A titre d'exemple de la difficulté : les aéroports contractent des contrats d'assurance qui sont fréquemment affectés via les clés indirectes ou mis dans les frais non-affectables. Cependant, un exploitant a proposé récemment de proposer un projet de digues maritimes pour assurer la continuité de l'arrivée des avions sur la plateforme. Les digues sont une forme d'assurance contre les intempéries et les activités commerciales en bénéficient directement, cependant le projet est affecté directement en raison de son emplacement physique. Il se pourrait même que les frais pour d'autres assurances soient réduits – mais cette réduction ne sera pas affectée selon la même règle.

L'Autorité peut résoudre une partie de ces problèmes en se basant sur l'allocation des produits aussi bien que les charges et actifs. Dans certains pays, si une clé ne peut raisonnablement être utilisée pour allouer les charges, alors les revenus peuvent être alloués pour compenser l'absence de clé.

## Question 8

**PARTAGEZ-VOUS LES ANALYSES DE L'AUTORITÉ CONCERNANT L'ALLOCATION DES ÉLÉMENTS AFFECTABLES INDIRECTEMENT ?**

L'usage commun de certains éléments peut être sujet à interprétation. L'Autorité évoque « l'accueil et l'orientation des passagers » comme exemple d'une activité aéronautique. Cependant l'accueil est clairement une activité commune car les bureaux d'informations fournissent aussi bien des informations sur les services commerciaux que sur les services aéronautiques. De la même manière, la signalétique aéroportuaire contient des informations sur l'emplacement des deux types de services. Ceci explique pourquoi l'Autorité doit pouvoir plonger dans le détail des règles et allocations si besoin est.

L'Autorité doit s'assurer que l'exploitant ne part pas du postulat que l'aéroport est purement aéronautique et « enlever » les activités commerciales sans d'autres ajustements. Ce comportement est souvent induit par l'utilisation d'une approche ABC/FDC qui ignore les synergies et externalités, surchargeant le périmètre régulé de charges/actifs.

L'Autorité a correctement repéré que l'utilisation des clés sur la base des surfaces et des pondérations totalement arbitraires n'ont pas de sens, surtout quand les coûts de construction et d'exploitation ne sont pas linéairement liés à la surface. Nous conseillons également que dans la consultation des usagers et la proposition soumise à l'ART, des plans de l'intégralité des bâtiments doivent être fournis avec un codage couleur pour indiquer l'affectation des différentes zones. Dans certains cas, l'Autorité devrait aussi physiquement visiter les lieux pour constater l'utilisation et l'affectation des actifs.

## Question 9

**CETTE APPROCHE APPELLE-T-ELLE DES COMMENTAIRES DE VOTRE PART ?**

Nous partageons l'avis qu'une affectation en prorata en fonction des autres charges, des actifs ou de la surface ne sont pas des clés pertinentes.

## Question 10

**LES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU FORMAT DES RÈGLES APPELLENT-ELLES DES REMARQUES DE VOTRE PART ? QUELLES SONT**

## LES INFORMATIONS QUI VOUS PARAISSENT DEVOIR ÊTRE TRANSMISES DANS LES RÈGLES ?

Le système des règles devrait contenir :

1. Une description de l'approche générale (rappelant les principes et leur interprétation)
2. Une explication de la manière dont les synergies/externalités positives sont prises en compte
3. Une explication par blocs cohérents de charges, de produits ou d'actifs de la règle utilisée et la raison de son choix. En cas de besoin, des illustrations ou schémas pour illustrer des cas concrets
4. Un jeu complet de schémas pour les bâtiments et terrains
5. Une description des règles applicables aux nouveaux projets, aux projets abandonnés et aux changements d'affectation
6. Une analyse de l'impact des choix des règles pour les allocations indirectes ou les aspects non-alloués si d'autres options ont été envisagées
7. Une présentation du format (Excel) sous lequel les comptes seront fournis à l'Autorité et aux usagers pour les comptes

## Question 11

### LES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU FORMAT DES COMPTES APPELLENT-ELLES DES REMARQUES DE VOTRE PART ? QUELLES SONT LES INFORMATIONS QUI VOUS PARAISSENT DEVOIR ÊTRE TRANSMISES DANS LES COMPTES ?

Les informations doivent être transmises suivant le format présenté lors de l'approbation des règles. Les données devraient être fournies pour le dernier exercice complet, celui en cours et celui à venir, sachant que les valeurs prévisionnelles seront naturellement moins détaillées.

Une présentation des raisons de la variation entre exercices si la variation résulte d'un changement de règle ou d'application des règles.

Des plans, photos et descriptifs des actifs.

## Question 12

### LES RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'AUDIT DES RÈGLES ET DES COMPTES APPELLENT-ELLES DES REMARQUES DE VOTRE PART ?

Nous conseillons qu'un audit annuel soit mandaté par l'Autorité et facturé à l'exploitant aéroportuaire. Le mandat d'audit devrait effectivement inclure :

- Une vérification de l'application correcte des règles en vigueur
- Une évaluation de la pertinence des règles appliquées et clés utilisées
- Une évaluation de la mesure dans laquelle les règles correspondent aux objectifs de régulation économique
- Une évaluation des impacts des changements éventuels demandés par l'ART aux règles ou affectations

La proposition de l'Autorité ne clarifie pas quelles sanctions s'appliqueraient si l'audit devait révéler des failles importantes dans le système d'allocation ou de sa mise en œuvre.

## Question 13

### FAUT-IL SELON VOUS QUE LA DÉCISION DE L'AUTORITÉ PRÉVOIE DES MESURES TRANSITOIRES ? SI OUI, LESQUELLES

Nous considérons que l'Autorité ne peut se permettre d'attendre la fin de la consultation en vigueur pour revoir les principes et règles applicables aux aéroports en France, en particulier pour les aéroports en double caisse.

Les principes et règles d'allocation appliqués aujourd'hui ont été validés par la Direction Générale de l'Aviation Civile qui a été reconnue comme étant non-indépendante par le Conseil d'Etat. En effet, la DGAC et la DTA reçoivent des instructions du gouvernement qui est soit actionnaire soit concédant et donc bénéficiaire financier des retombées des aéroports ou de leur concession. L'Autorité ne peut se contenter d'homologuer des tarifs sur la base des règles qui ont été approuvées par la DGAC.



La loi actuelle prévoit qu'un aéroport peut ne pas ajuster ses redevances jusqu'à 24 mois avant l'intervention de l'Autorité. Bien qu'en principe les redevances devraient être ajustées tous les ans, ce délai est largement suffisant pour la révision des règles avant une homologation si un exploitant a besoin de plus de temps pour revoir ses règles.

## Question 14

### **SOUHAITEZ-VOUS FAIRE VALOIR DES POINTS D'ATTENTION COMPLÉMENTAIRES À L'AUTORITÉ**

L'Autorité semble ne pas traiter en détail le sujet de la productivité de l'exploitant et l'évolution de l'affectation dans le temps. Vu que les exploitants doivent fixer leurs redevances en tenant compte des efforts de productivité, les actifs et charges alloués au périmètre régulé doivent être ceux d'une infrastructure efficace. La décision du Conseil d'Etat indique clairement que l'Autorité a une mission de régulation économique et les principes et règles d'allocation sont un outil qui permet d'atteindre les objectifs fixés par la loi. Ainsi, l'Autorité devrait inscrire l'incitation à la productivité dans les principes du système d'allocation.

Il conviendrait d'avoir des principes fixés à l'avance qui permettraient de gérer les changements d'affectation. Que se passe-t-il avec des sections de terminaux affectées à une activité commerciale si l'aérogare est fermée ? Qui paie la charge des frais d'étude pour des terminaux qui ne sont par la suite jamais construits ? Il peut aussi y avoir un écart pour les nouvelles infrastructures entre l'allocation prévue et l'allocation réelle. Les règles pour ces écarts doivent être spécifiées et l'Autorité doit avoir le droit d'opérer des ajustements et d'informer les usagers en cas de différence matérielle. A titre d'exemple – si un projet est validé par les usagers mais que le coût final est le double de celui prévu initialement, l'Autorité doit prendre en compte à la fois un niveau de dépenses efficace pour la construction de l'infrastructure mais aussi analyser les raisons de l'écart de l'allocation entre périmètres avant de procéder à un ajustement.

Nous avons indiqué dans la question 1 que le processus d'approbation des règles d'allocation devrait être géré séparément du processus

d'homologation. Cependant, dans le cadre d'un CRE, des hypothèses d'allocation sont utilisées pour fixer le plafond tarifaire. L'Autorité doit indiquer comment un exploitant devait prendre en compte des changements de règles ou des changements d'affectation pendant la période contractuelle et les limites qui exigeraient la réouverture d'un CRE en raison d'écarts trop importants.