



Paris, le 18 février 2022

Consultation publique de l'ART du 20 janvier 2022, sur les principes et lignes directrices relatives aux règles d'allocation des produits, des actifs et des charges.

Commentaires du SCARA

Les principes généraux repris à l'article 2 du projet de règlement sont importants et précisés ensuite au niveau du projet de lignes directrices.

Toutefois, notre demande est de voir figurer au niveau de ces projets les points complémentaires ci-dessous, pour la plupart déjà exprimés par le SCARA.

- Les actifs « Aviation » ne devraient être alloués au périmètre régulé (PR) qu'à partir du moment où ils sont déclarés opérationnels par l'exploitant et effectivement utilisés par les compagnies ; en cas de fermeture d'installations, les actifs associés devraient être « sortis » de la base d'actifs régulés (BAR).
- Pour les aéroports régulés en Caisse aménagée, il devrait être tenu compte de la très forte externalité positive apportée par les passagers aériens, consommateurs des commerces en aéroport. En effet pour le plus grand bénéfice des aéroports, ceux-ci accroissent au maximum ces surfaces et tirent largement profit de cette activité commerciale. Une juste contrepartie devrait donc profiter en retour aux compagnies. Tout comme pour le ferré en France, une contribution d'au moins 50 % du résultat opérationnel des activités commerciales devrait être reversée au PR.



- De plus, le transport aérien étant déjà lourdement taxé pour ses externalités négatives (sûreté, bruit, CO2, ...), une contribution des aéroports à ces externalités devrait être également prévue.
- Afin de gagner en compétitivité, pour les projets d'investissement important d'un montant supérieur à un seuil à fixer, un coût objectif devrait être déterminé et les règles d'allocation à la BAR devraient stipuler des incitations à la performance.

(cf « *Allocation System, Aviation activities Schiphol Group at Schiphol Airport, Effective as of January 1st 2019 for a three years period* », pages : 41, 42)

- Pour les charges et investissements communs, alloués aux deux périmètres (régulé et non régulé), les compagnies devraient disposer en toute transparence des détails et des montants alloués à chacun des périmètres.
- Pour les aéroports régulés en Caisse aménagée, il conviendrait de rappeler (paragraphe 9 du Projet de lignes directrices de l'ART) que « *lorsque l'Autorité homologue les tarifs, elle doit s'assurer que l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux sur le périmètre régulé ; le CMPC du PR étant inférieur au CMPC global de l'aéroport, ...*



- De manière générale, l'interdépendance des activités en aéroport rend complexe l'exercice d'allocation. Une grande partie des coûts et des actifs sont en effet commun et il existe de nombreuses externalités croisées.

Afin de respecter les principes de pertinence et de non-discrimination et en application des principes de transparence et d'auditabilité, l'implication des compagnies dans l'établissement des règles d'allocation doit être forte et un cadre contraignant devrait être fixé pour la consultation des compagnies.

Les seules « Commissions consultatives économiques » ne peuvent suffire pour recueillir l'avis des compagnies sur ces règles. Une véritable concertation entre les usagers et l'aéroport doit s'instaurer.

De nombreux points restent à préciser : clés surfaciques / chiffre d'affaires, allocation du coût des accès routiers, ...

Avant toute mise en œuvre des règles d'allocation, un accord entre l'exploitant et les usagers devrait être recherché et les éventuels différends arbitrés en tout dernier ressort par l'ART.