

Atelier de présentation de la consultation publique de l'ART sur la régulation des investissements dans le cadre d'un CRE

5 Novembre 2025

Commentaires du SCARA

I - Remarques générales

Le SCARA partage l'avis de l'ART sur l'intérêt d'une incitation des exploitants aéroportuaires à l'efficacité dans la réalisation de leur programme d'investissement mais souligne l'équilibre qui doit être recherché en matière de partage de risque entre exploitant et usagers, afin d'éviter que les mécanismes d'ajustement définis ne conduisent en fait à faire bénéficier les aéroports d'une rente indue.

Comme nous l'avons suggéré lors de nos auditions auprès de l'ART, des règles communes applicables à l'ensemble des aéroports et répondant à cet objectif devraient être édictées. Une régulation robuste des investissements aéroportuaires nous paraît être un élément indispensable afin d'éviter des situations de rente.

Il nous paraît important que l'ART puisse préciser, préalablement à l'adoption des CRE futurs, les règles et facteurs d'ajustement applicables dans le cadre de cette régulation.

Tout comme indiqué par l'ART, le SCARA souligne que la fiabilité des trajectoires d'investissement est un préalable à la fixation du niveau de transfert de risque. Nous partageons à cet égard les exigences énoncées par l'ART quant au haut niveau de documentation requis des exploitants aéroportuaires : trajectoires d'investissement clairement documentées afin de permettre leur contre-expertise et une évaluation de leur fiabilité.

Le niveau de partage de risque entre exploitant et usagers dépend de la fiabilité de ces trajectoires.

Nous pensons que les principes suivants devraient être retenus :

- (i) Pour les « grands projets », dont le coût « cible » a été au préalable expertisé et sur lequel l'accord des usagers aura été obtenu :
 - si le coût de l'investissement réalisé est inférieur au coût « cible » et si la date de mise en œuvre prévue est respectée, un « bonus » limité et favorable à l'aéroport peut être étudié.
 - En cas de dépassement, le coût supplémentaire doit rester à la charge de l'aéroport et une pénalisation est appliquée en cas de date de réalisation retardée.

- (ii) Pour les « grands projets » dont le cout « cible » n'a pas été au préalable expertisé, un mécanisme de régulation asymétrique devrait être appliqué :
 - Si les dépenses d'investissements réalisées sont inférieures au prévisionnel, l'aéroport rend la différence aux usagers.
 - Si les dépenses réalisées sont supérieures au prévisionnel, l'aéroport conserve à sa charge le dépassement des coûts.
- (iii) Pour les investissements pour lesquels une contre-expertise serait difficile à mener (enveloppe globale faite d'une multitude de petits projets, ou enveloppe non détaillée) : traitement identique au cas (ii) précédent.

II – Les facteurs d'ajustement

Les trois facteurs d'ajustement présentés par l'ART (INV1, INV2, INV3) nous paraissent répondre à l'équilibre recherché entre incitation à l'efficacité et prévention des rentes.

Le facteur INV1, appliqué à l'ensemble des investissements du CRE, permet de « coller » les charges de capital au réel.

Le facteur INV2 (Grands projets) et INV3 (Autres projets) permettent, dans les conditions précisées au paragraphe I, d'inciter à l'efficacité et à prévenir des situations de rente.

III – Définition des paramètres applicables au calcul des incitations

Comme souligné par l'ART, l'intervention d'un audit externe systématique des investissements permettrait effectivement de déterminer et d'inscrire, dans les projets de CRE, le chiffrage du projet et le taux de partage de risque entre l'aéroport et les usagers, dépendant du niveau d'assurance obtenu sur le chiffrage.

Nous sommes favorables à un audit externe de cette nature pour les trajectoires d'investissement.

Compte tenu des délais très réduits de préparation des CRE actuels et en particulier pour le CRE d'ADP, s'inscrivant sur une durée longue de plus de cinq ans, le SCARA est favorable à une fiabilisation par un audit externe de la trajectoire d'investissement projetée. Les paramètres applicables au calcul des incitations ne seraient alors définis qu'une fois cet audit réalisé.

En l'absence d'un tel audit, compte tenu de l'asymétrie d'information forte au détriment des usagers, le risque doit être porté par l'aéroport seul.

En effet, nous estimons que les facteurs d'ajustement ne doivent en aucun cas contribuer à restituer à l'aéroport des économies factices, générées du simple fait d'une prévision d'investissement surévalué et apportant à l'aéroport une rente induue.

