

# Financer l'aéroport de demain

## Améliorer l'efficacité de la régulation aéroportuaire



### L'ART régule 9 aéroports français

Depuis 2019, l'Autorité de Régulation des Transports (ART), instance indépendante, est responsable de la régulation des redevances aéroportuaires des aéroports accueillant plus de 5 millions de passagers par an. Cette régulation est assurée dans le cadre de la directive européenne 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires et de la réglementation française afférente. À ce jour, neuf aéroports entrent dans le champ de compétence de l'ART. En 2023, l'aéroport de Beauvais a franchi pour la première fois le seuil des 5 millions de passagers, et sera donc prochainement soumis à cette régulation.

#### Les neuf aéroports régulés par l'ART sont :

- Les aéroports de Paris (CDG + Orly)
- Nice
- Marseille
- Lyon
- Toulouse
- Bâle-Mulhouse
- Nantes
- Bordeaux

#### En matière aéroportuaire, l'ART a cinq missions portant sur :

1. Les homologations tarifaires annuelles
2. Les contrats de régulation économique
3. Les principes d'allocation comptable
4. Le suivi économique et financier
5. Les lignes directrices, les rapports et études.

### La régulation tarifaire des redevances

Dans le cadre d'une homologation tarifaire, l'ART doit s'assurer du respect, par les exploitants d'aéroport, de leurs obligations réglementaires. Ces dernières concernent notamment la modération tarifaire et la juste rémunération des capitaux investis du périmètre régulé.

La modération tarifaire est un principe selon lequel l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires doit être modérée, à la hausse, et non à la baisse. Cela signifie que l'ART ne pourra jamais approuver des tarifs nettement supérieurs à ceux de l'année précédente, et ce même si la hausse est justifiée par de nouveaux investissements ou des circonstances conjoncturelles particulières.

La modération tarifaire est une spécificité française qui n'existe pas dans d'autres pays européens car elle n'est pas prévue par la directive de 2009 sur les redevances aéroportuaires. De plus, l'évaluation du caractère modéré de la hausse des tarifs n'est pas clairement définie par les textes.

La juste rémunération des capitaux investis est mesurée par le Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC), qui doit être proche du taux de retour sur les capitaux investis (ROCE). L'évaluation de ces deux indicateurs fait l'objet de débats entre les différentes parties prenantes.

#### Deux conditions sont donc actuellement essentielles à l'homologation des tarifs des redevances par l'ART :

Modération  
tarifaire



ROCE ≈ CMPC

## L'État est compétent pour définir le régime de caisse des aéroports d'État

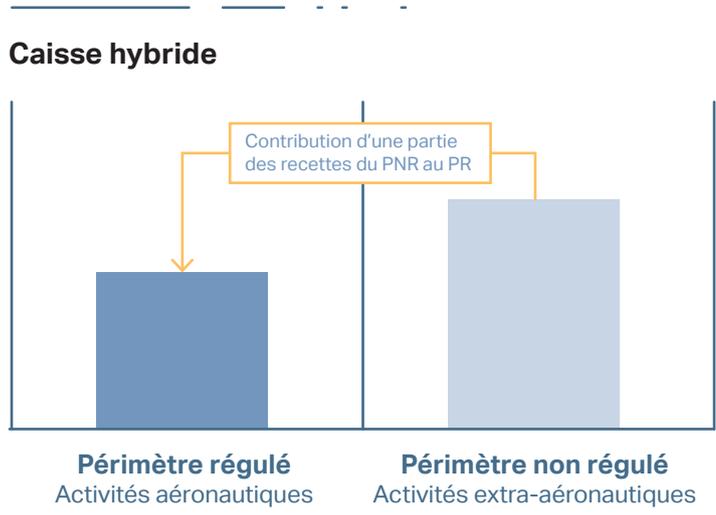
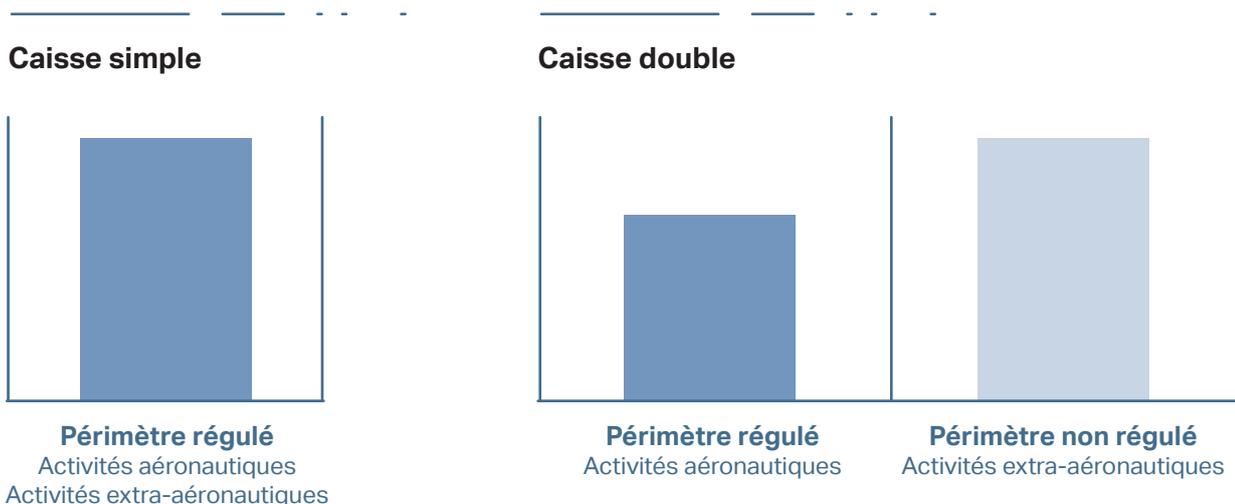
Le régime de caisse définit quelles activités sont prises en compte dans le calcul des redevances aéroportuaires. Un aéroport exerce des activités aéronautiques mais également des activités extra-aéronautiques (telles que les activités commerciales, l'immobilier ou les parcs de stationnement).

Si un aéroport est en caisse unique, alors toutes ses activités sont prises en compte dans la détermination des tarifs. S'il est en caisse double, il s'agit uniquement des activités du périmètre dit « régulé », qui comprend essentiellement les activités aéronautiques. Les activités extra-aéronautiques, quant à elles, ne contribuent pas en ce cas à la détermination des tarifs.

Il est également possible de bénéficier d'une caisse « aménagée », c'est-à-dire d'un système de caisse hybride à mi-chemin entre les deux types de caisse.

En France, les aéroports de Paris et de Nice bénéficient d'une caisse aménagée pour laquelle seule l'activité extra-aéronautique de parc et stationnement entre dans le périmètre régulé. Depuis un arrêté du 23 mai 2024, l'État a ouvert la possibilité à 4 autres aéroports de bénéficier d'une caisse aménagée, mais différente de celles des aéroports d'ADP et de Nice. Il s'agit des aéroports de Toulouse, Marseille, Lyon et Bordeaux. Dans ce régime de caisse hybride, une partie importante des recettes des activités du périmètre non régulé contribue au périmètre régulé.

**« L'enjeu est bien aujourd'hui pour les aéroports français de financer leur transition énergétique et leur transformation digitale ainsi que de rester attractif pour capter les capitaux nécessaires aux investissements. »**



## La réforme de la régulation aéroportuaire

Le ministre en charge des transports a annoncé en 2023 une réforme de la régulation aéroportuaire. L'UAF avait elle-même beaucoup poussé en faveur de cette réforme et affiché une volonté claire d'améliorer l'efficacité de la régulation aéroportuaire au bénéfice de l'ensemble des différentes parties prenantes. Pour cela, elle s'est pleinement mobilisée dans le cadre du processus de réforme engagé par la DGAC et l'ART en prenant un rôle proactif et constructif depuis maintenant plus de deux ans. L'enjeu est aujourd'hui pour les aéroports français d'être en capacité de financer leur transition énergétique et leur transformation digitale ainsi que de rester attractif pour capter les capitaux nécessaires aux investissements.

### Les principales évolutions de la régulation que l'UAF défend sont :

- La suppression de la modération tarifaire : cette spécificité française n'a pas lieu d'être et n'est pas cohérente avec le critère de la juste rémunération des capitaux.
- L'instauration de la caisse double pour tous les aéroports : contrairement à la caisse simple ou la caisse hybride, la caisse double n'est pas confiscatoire et permet d'éviter un affaiblissement du signal-coût envoyé aux usagers.
- Une meilleure prise en compte de l'accord des parties dans le processus de détermination et d'homologation des tarifs des redevances.
- Faciliter la mise en place des CRE par la simplification du cadre réglementaire : Les contrats de Régulation économique (CRE) conclus entre les exploitants d'aéroport et l'État pour 5 années présentent de nombreux avantages, dont celui d'offrir une visibilité sur

les tarifs pour les aéroports mais également pour les compagnies aériennes. Ils doivent donc être privilégiés.

- Une meilleure appréciation de la rémunération du capital : L'ART a tendance à sous-estimer le niveau de la juste rémunération du capital. Le secteur aéroportuaire perd donc en attractivité auprès des investisseurs.

## Le Saviez-vous ?

### Le coût du paquet « Fit for 55 » pour les aéroports européens

Au niveau européen, et afin de répondre à l'objectif posé par l'UE de réduction de 55% des émissions nettes de CO<sub>2</sub> en 2030 par rapport à 1990, le paquet législatif « Fit for 55 » comprend plusieurs mesures relatives aux aéroports et à l'aviation.

Le coût des mesures pour les aéroports européens est estimé à près de 9 Md€ d'investissements nécessaires pour améliorer l'efficacité énergétique des opérations au sol avant 2050.

À cela il faudrait ajouter 18Md€ pour l'adaptation des infrastructures aéroportuaires à l'avion décarboné de demain (bornes de recharges électriques, accueil des avions hydrogène, etc.).



**La réforme de la régulation aéroportuaire est nécessaire au financement de la transition énergétique et digitale des aéroports.**

**Cette réforme doit avant tout favoriser l'investissement et la juste rémunération du capital pour attirer les capitaux vers le secteur aéroportuaire.**

**Elle doit également faciliter la régulation différenciée, l'accord des parties, le partage des risques entre compagnies aériennes et aéroports et la visibilité pluriannuelle sur les tarifs.**

