

Présentation aménagement du périmètre régulé

Mercredi 4 mars 2020



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Aménagement des périmètres régulés des aéroports d'Etat

Plusieurs modèles ont été imaginés, entre la caisse unique et la double caisse, avec pour exigence de définir un **modèle incitatif**, **valable pour tous les aéroports d'Etat** (hors ADP et ACA), **compatible avec les textes réglementaires** et qui **partage de façon juste et équilibrée l'ensemble de la valeur** entre les exploitants et les usagers **tout au long de la concession**.

Les réflexions sur le modèle d'aménagement s'inscrivent **dans la continuité** de celles conduites durant les **Assises du transport aérien** :

- L'Union des aéroports français (UAF) s'est clairement prononcée en faveur du passage en caisse aménagée et a préconisé un reversement maximum de 20% des profits commerciaux au PR
- Les compagnies aériennes se sont clairement prononcées en faveur du maintien de la caisse unique, et, en cas d'abandon du modèle de caisse unique sur un aéroport, pour un reversement minimum de 50% des profits des activités commerciales au PR (position d'Air France)

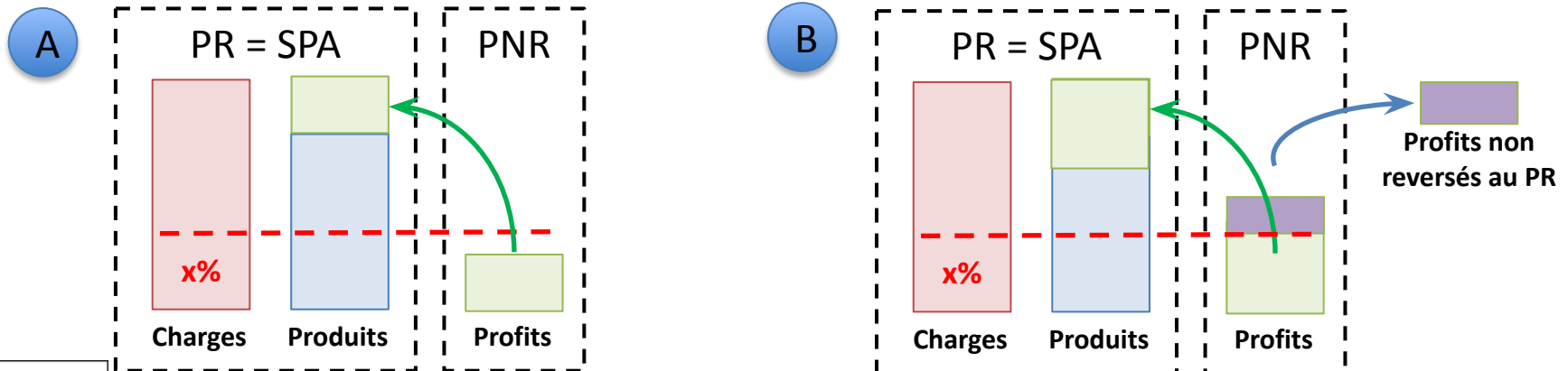
Le modèle de caisse aménagée proposé par la DGAC

Le modèle qui semble, à ce stade, le plus pertinent est le suivant :

- deux périmètres distincts, selon le modèle de la caisse double ;
- le PR comprend le SPA ;
- contribution des profits du PNR, dans la limite de x% des coûts du SPA .

Le modèle d'aménagement de caisse proposé fonctionne :

- comme une caisse unique lorsque les profits du PNR sont inférieurs à x% des coûts du SPA (situation A) ;
- comme une caisse double avec reversement sinon (situation B).



Un modèle au service de l'intérêt général qui présente de nombreux avantages

LES ACTIVITÉS EXTRA-AÉRONAUTIQUES CONTINUENT DE CONTRIBUER AU SPA

- Tant que le profit des activités extra-aéronautiques est inférieur à $x\%$ des coûts du SPA, il est **en intégralité reversé au PR** et contribue d'autant au financement des activités aéronautiques
- Et lorsque le profit des activités extra-aéronautiques est supérieur à $x\%$ des coûts du SPA, ces derniers **sont couverts à hauteur de $x\%$** par le profit des activités extra-aéronautiques

UN MODÈLE INCITATIF POUR LES AÉROPORTS

- Incitations à **maitriser les coûts d'investissements et d'exploitation, vertueuses pour le niveau des redevances sur le long terme**
- Incitations à développer les activités extra-aéronautiques
- Incitations à **développer le trafic** et donc les infrastructures aéronautiques

LES REDEVANCES SONT CORRELEES AUX COÛTS DU SPA

- Le taux de couverture des coûts par les redevances sera au minimum égal à $1-x\%$, assurant une corrélation des redevances aux coûts du SPA

UN MODÈLE QUI S'ADAPTE AU CYCLE D'INVESTISSEMENT DE L'EXPLOITANT AÉROPORTUAIRE

- Pour un aéroport au début d'un cycle d'investissement, quand les coûts unitaires sont élevés (sous-utilisation de l'infrastructure + rémunération d'une base d'actifs importante), les profits des activités commerciales participeront largement au financement des investissements sur le SPA
- Puis, sous les effets conjugués de la baisse des coûts (diminution de la base d'actifs) et de la croissance des profits commerciaux (tirée par la croissance du trafic), le seuil de $x\%$ pourra être atteint et une part de plus en plus importante des profits du PNR pourra revenir à l'exploitant ; les coûts SPA resteront toujours couverts en partie par les profits du PNR

Liberté
ÉQUALITÉ
FRATERNITÉ

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

 dgac

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

La mise en œuvre de l'aménagement du PR

Détermination du paramètre « x »

- Paramètre identique sur tous les aéroports ou différencié ?
- Doit garantir un partage juste et équilibré de la valeur des activités extra-aéronautiques entre l'exploitant et les usagers au cours du temps

Cadre de l'aménagement

- Pour tous les aéroports d'Etat ?
- L'aménagement du PR doit-il être conditionné à la signature d'un CRE ?



QUESTIONS ?



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire