

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 septembre 2018

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1237)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 145

présenté par

M. Fasquelle, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Brenier, M. Brun, Mme Dalloz, M. Pierre-Henri Dumont, M. Hetzel, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Leclerc, Mme Levy, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Masson, M. Reiss, M. Sermier, M. Descoeur, M. Le Fur, M. Schellenberger, M. Straumann, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin et M. Taugourdeau

ARTICLE 47

À l'alinéa 2, substituer au mot :

« décret »

les mots :

« l'autorité de régulation indépendante ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il doit incomber à l'autorité de régulation indépendante de fixer le périmètre de régulation afin qu'elle puisse assurer la « juste rémunération des capitaux investis », conformément aux Articles R224-3-4 et R224-10 du Code de l'Aviation Civile.

Cependant, la fixation du périmètre dans la Loi PACTE pour 70 ans, ainsi que le pouvoir accordé à l'État de fixer le périmètre de régulation par décret, privera le régulateur d'un rôle effectif dans la fixation des redevances et portera ainsi atteinte à l'Article 11 de la Directive sur les redevances aéroportuaires qui prévoit que le régulateur puisse approuver le niveau des redevances et intervenir en cas de désaccord entre le gestionnaire et les usagers.

En effet, l'autorité de la concurrence française s'est déjà interrogée sur la fixation des conditions de rémunération du capital – celles qui à notre avis comprennent le périmètre de régulation ainsi que le coût moyen pondéré du capital – dans des contrats de concession à des opérateurs privés « soulève

la problématique qui a déjà été rencontrée dans le cas des autoroutes pour lesquels la tentative de mise en place tardive d'une régulation tarifaire pour prévenir la rente s'est rapidement heurtée à la rigidité des contrats de concession dont plusieurs clauses s'opposaient précisément à une telle régulation ».

Pour sa part, l'Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires a indiqué lors des discussions qui ont eu lieu dans le contexte des Assises du Transport Aérien qu'elle est en faveur du maintien de la réglementation actuelle qu'elle interprète de la sorte : le ministre en charge de l'aviation civile peut adopter un arrêté définissant le périmètre régulé et le niveau d'une éventuelle contribution. Mais également un contrat de régulation économique peut définir le périmètre régulé et le niveau d'une éventuelle contribution sur lesquels elle se prononce alors dans l'avis conforme qu'elle rend.

Le rapport sur le maillage aéroportuaire français par le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile a également précisé que le mode de gestion avec capitaux privés, à caisse plus ou moins aménagée voire double caisse, comporte un risque que les profits dégagés par la partie non régulée soient divergés au-delà du territoire desservi afin de satisfaire à des objectifs de valorisation de l'aéroport court-termistes. Sur ce point, le rapport souligne qu'aux États-Unis l'American Aviation Act interdit toute diversion des revenus aéroportuaires