



## **Consultation publique sur les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges pour les aéroports relevant de l'ART**

### **Réponse du SCARA**

22 juillet 2021

#### **Question 1 :**

Le SCARA demande que le projet de décision de l'ART sur les règles d'allocation qui découlera de cette consultation publique, soit à nouveau concerté avec les compagnies avant son adoption définitive.

Après adoption, l'ART indique que « *dans une logique de subsidiarité, les exploitants aéroportuaires établiront ensuite sur la base de cette décision, les règles d'allocation propres à leur situation* ».

Le SCARA demande que les règles d'allocation, propres à la situation de chaque aéroport, soient préalablement discutées avec les compagnies et que les éventuels différends soient arbitrés par l'ART.

L'ART prévoit aussi que, « *chaque exploitant, dans le cadre de sa demande annuelle d'homologation d'une proposition tarifaire, établisse des états comptables concernant le(s) dernier(s) exercice(s) clos ainsi que les projections prévisionnelles sur l'ensemble des exercices permettant de couvrir la période tarifaire soumise à l'homologation, en respectant les règles d'allocation retenues* ».

La demande du SCARA est que ces états soient aussi communiqués aux compagnies.



## Questions 2 et 3 :

Le SCARA rappelle qu'il est opposé à la notion de double caisse ou caisse aménagée sur les aéroports car cette méthode n'est pas efficace en termes d'économie globale, comme l'a démontré l'étude SCARA/CSTA, élaborée par Mme Estelle Malavolti en 2017 : « Analyse économique de la régulation des redevances aéroportuaires », dont copie est jointe en annexe de ce document.

De plus il est fondamental que le transport aérien puisse bénéficier pleinement de ses externalités positives afin :

- qu'en cette période de crise sanitaire, il puisse baisser ses prix de revient, consolider son économie, et assurer ainsi sa reprise et en conséquence, celle des aéroports,
- de faire face aux défis climatiques, dont les coûts associés ne cessent de croître.

La demande du SCARA est que l'ART appuie, auprès des pouvoirs publics, sa position en faveur de la caisse unique, pour que ces derniers reviennent sur leur décision d'instaurer des caisses aménagées pour les Aéroports de Paris (ADP) et les Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), créant ainsi une discrimination avec les autres aéroports français.

Par ailleurs, pour ce qui est de l'allocation des charges, des produits et des actifs au périmètre régulé, nous partageons le point de vue de l'ART à savoir que *« les enjeux d'allocation comptable dans les systèmes de caisse unique sont assez limités, dans le sens où la plupart des coûts et revenus d'un aéroport sont globalement considérés lors de l'examen du niveau des redevances aéroportuaires. »*

Cette considération milite aussi pour une régulation de type caisse unique.

En effet, dans le modèle de caisse double ou aménagée, l'exercice d'une allocation correcte des coûts au périmètre régulé est extrêmement difficile et source d'erreur d'évaluation, alors qu'elle est d'un enjeu majeur dans la fixation d'un juste niveau des redevances aéroportuaires.

Nous partageons le point de vue de l'ART qui souligne que :

- *« L'exercice d'allocation dans le secteur aéroportuaire est complexe puisqu'une grande partie des coûts et des actifs sont partagés du fait de la forte imbrication des activités ».*
- L'enjeu est important : *« une allocation des coûts qui favoriserait les activités commerciales au détriment des activités aéronautiques permettrait à l'aéroport de se constituer une rente indue, car elle aboutirait à faire subventionner l'activité commerciale par le périmètre régulé, et à faire couvrir par les usagers une charge supplémentaire qu'ils ne devraient pas supporter ».*

De plus, des externalités croisées existent et comme souligné aussi par le Forum de Thessalonique, il n'est pas possible de les prendre en compte dans un système d'allocation s'appuyant uniquement sur des données comptables.



Comme relevé par l'ART, il existe une forte externalité positive apportée par les compagnies du fait de l'importance des zones de commerces en aéroport. Pour leur plus grand bénéfice, les aéroports accroissent au maximum ces surfaces et tirent ainsi largement profit de cette activité commerciale, apportée par les passagers des compagnies aériennes.

Le SCARA ne partage pas toutefois la position de l'ART reprise dans le paragraphe 48 qui mentionne en matière d'externalité, qu'il existe un « effet inverse » à savoir, « *qu'un aéroport ne proposant aucun service autre que ceux strictement nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers, attirerait vraisemblablement un nombre de voyageurs inférieur* ».

En effet, le premier critère des passagers locaux pour un choix d'aéroport reste le prix et une offre de transport proche, et pour les passagers en correspondance la « fluidité » du transfert.

De manière générale, une approche transparente et juste, n'allouant au périmètre régulé que seul ce qui lui revient de manière directe, avec des clés d'allocations simples et pertinentes pour ce qui des charges et actifs communs, et tenant compte de la forte externalité positive en sa faveur apportée par les passagers aériens, consommateurs des commerces en aéroport, devrait être privilégiée.

Nous estimons que les méthodes d'allocation actuellement en vigueur sur les aéroports français régulés en caisse aménagée : ADP et ACA, reposant sur une comptabilité analytique complexe sont à proscrire car, de fait, leur pertinence ne peut pas être facilement appréciée, et laisse la porte ouverte aux abus.

#### **Question 4 :**

L'allocation des actifs, des produits et des charges doit permettre de distinguer les activités relatives aux services publics aéroportuaires des autres activités du périmètre régulé.

Pour une juste allocation, il pourrait être intéressant de se placer dans une démarche inversée, c'est-à-dire de considérer au départ que toutes les charges, produits et actifs sont de nature « commerciale », pour apprécier ensuite ce qui doit être « sorti » pour être alloué au service public aéroportuaire et au périmètre régulé. Cette façon de procéder permettrait de mieux limiter les contours du service public aéroportuaire et du périmètre régulé, à leur strict nécessaire.

Par ailleurs, comme relevé par l'ART, la vérification que « *le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* » doit être faite globalement, mais la compensation entre les différentes redevances doit être effectivement limitée. L'allocation retenue doit permettre d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances et les informations correspondantes doivent être transmises aux compagnies.



**Question 5 :**

Les principes généraux de : stabilité dans le temps, priorité à l'imputation directe, transparence, homogénéité, non-discrimination, auditabilité, réconciliation et traçabilité sont tous très importants.

**Autres questions 6 à 13 :**

Pas de remarque particulière.

**Question 14 :**

Autres remarques

- **Allocation à la BAR :**

. Les actifs « aviation » ne devraient être alloués au PR, qu'à partir du moment où ils sont déclarés opérationnels et effectivement utilisés par les compagnies,

. En cas de fermeture d'installations, les actifs associés doivent être « sortis » de la BAR,

. Pour les projets d'investissement d'un montant supérieur à un seuil fixé, un coût objectif devrait être déterminé, et les règles d'allocation à la BAR devraient stipuler des incitations à la performance.

C'est le cas pour l'aéroport d'Amsterdam, où ces règles figurent dans le document : « *Allocation System / Schiphol Airport ; effective as of January 2019 for a three years period* ».

Des règles d'allocation équivalentes pourraient être retenues pour ADP et ACA.

. Pour les 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.



- **Allocation des charges :**

. Pour les charges communes, allouées aux deux périmètres (régulé et non régulé), les compagnies devraient disposer en toute transparence des détails et des montants alloués à chacun des périmètres.

. Les facturations internes devraient être très limitées et précisées.

- **Produits en Caisse aménagée :**

Par rapport à une caisse double pure, la notion de « caisse aménagée » a été mise en œuvre pour faire bénéficier les compagnies de certains revenus apportés par leur activité, comme les parkings voiture, l'immobilier locatif en aéroport, ...

Il est important d'avoir sur tous ces sujets, une communication de l'aéroport sur le résultat économique associé, afin de s'assurer de leur effet favorable pour les compagnies.

- **Contribution des activités commerciales :**

Tout comme pour le ferré en France, le SCARA rappelle sa demande à savoir qu'une contribution d'au moins 50 pour-cent du résultat opérationnel des activités commerciales devrait être reversée au périmètre régulé.

A Schiphol, une contribution des commerces à la Caisse Aviation est prévue dans le document « *Allocation System* » précité.

