

REPONSE A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS

Détermination du cadre général dans lequel devront s'inscrire les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'ART – consultation du 25 mai 2021

◆ Question 1

Concernant la réponse à la consultation :

Si AMP est favorable au principe de consultation publique, le timing de cette consultation et a fortiori la seconde programmée à l'automne pose question. Ce type de sujet chronophage sur lequel il est sain de se pencher est un peu à contre-courant dans le contexte actuel, notamment pour les raisons suivantes :

- i) En cette période de crise du secteur aéroportuaire, les demandes des services de l'état (CGEDD, Cour des comptes...) sont multipliées et ajoutent à la charge des équipes finances des aéroports de région déjà très occupées à apporter la vigilance économique nécessaire à leurs comptes mis en péril suite aux différentes mesures de confinement et autres fermetures de frontières
- ii) pourtant la disponibilité de ces mêmes équipes est réduite par le chômage partiel lui-même massivement activé pour des raisons économiques évidentes

En outre, il n'est pas précisé quel sera le délai accordé au « deuxième temps » dévolu à l'adoption, par les exploitants aéroportuaires, des règles édictées par l'ART et l'adaptation de leur système comptable et de leurs outils le cas échéant. Il sera donc nécessaire d'évaluer le délai nécessaire en fonction de la décision de l'ART et d'adapter celui-ci aux moyens dont dispose chaque exploitant. Il conviendra également d'être attentif aux conséquences en termes d'outils informatiques et d'investissements subséquents, qui plus est dans le marasme économique laissé par la crise.

Le travail demandé par l'ART aux exploitants aéroportuaires est complexe et chronophage, il repose sur des équipes finances de taille limitée dans le cas des aéroports de région dont les moyens humains et financiers sont sans commune mesure avec ceux du Groupe ADP ou des opérateurs ferroviaires ou autoroutiers ; ces équipes sont déjà très sollicitées de manière structurelle – budget P&L, budget investissement, trajectoire financière, CocoEco, homologation tarifaire –, et a fortiori depuis le début de la crise pandémique avec un pilotage économique renforcé.

Il conviendrait donc d'en adapter les modalités aux spécificités du secteur (les aéroports de région ne bénéficient pas des mêmes moyens humains et financiers que les grands groupes du secteur des transports que l'Autorité a dans son périmètre de régulation) et du contexte économique : les enjeux économiques actuels des aéroports sont très éloignés des problématiques de cette consultation.

Concernant le processus d'homologation :

S'agissant du processus proposé pour l'homologation tarifaire, l'ajout de livrables dans le processus pose la question de la lourdeur du processus et du nombre de pièces demandées, dans des délais que l'Autorité demande justement de raccourcir.

Se pose également la question du nombre d'exercices clos ou prévisionnels qui n'est pas clairement défini mais aussi du format de cette production qui, s'il est standardisé, sera générateur de travaux supplémentaires et chronophages.

L'addition de tous ces paramètres font s'interroger sur la capacité pour les exploitants aéroportuaires à répondre au dispositif d'homologation sans engager des moyens disproportionnés par rapport aux résultats très encadrés que la régulation permet d'obtenir.

A noter également que les états financiers produits par l'exploitant aéroportuaire ne pourront avoir été audités que sur le dernier exercice clos et non pas sur les projections prévisionnelles : le timing d'élaboration des prévisions ne permet pas de faire intervenir un quelconque auditeur externe avant le montage du dossier d'homologation.

Enfin, on peut légitimement s'interroger sur la question du financement d'une telle dépense...

En outre, cette consultation amène un questionnement complémentaire qui n'apparaît pas dans les questions posées : quel enjeu pour les aéroports en caisse unique ?

Le sujet de cette consultation ne répond malheureusement à aucun enjeu court terme pour les aéroports de région à l'exception de l'aéroport de Nice qui est en caisse aménagée; s'il est souhaitable de statuer sur ces règles d'affectation en amont d'un élargissement du modèle de caisse aménagée à tous les aéroports qui en font la demande, le préalable serait de définir le calendrier et les modalités d'accès à la caisse aménagée aux aéroports qui en font la demande; dans le cas de l'aéroport Marseille Provence, l'accès à ce mode de régulation permettrait enfin de mettre fin à une situation discriminante, la zone de chalandise commune entre les aéroports de Nice et de Marseille voyant cohabiter 2 modèles de régulations aux conséquences économiques bien distinctes, générant ainsi une distorsion de concurrence.

◆ Question 2

Afin de s'aligner sur le mode de pilotage économique interne des exploitants aéroportuaires et éviter un double pilotage source d'inefficacité et de confusion, seule la méthode de répartition proportionnelle issue de la comptabilité analytique et reposant sur les charges comptables est acceptable. D'éventuels ajustements permettant de tenir compte des interdépendances économiques entre activités pourraient être effectués, mais seulement dans la mesure où ils ne contreviennent pas au principe de simplicité et de lisibilité.

L'approche économique, quelle qu'elle soit, paraît en effet très éloignée des modes de pilotage économiques des exploitants aéroportuaires, qui découlent des données comptables (avec imputation directe ou indirecte). La création d'un mode de suivi ex nihilo créerait beaucoup d'inefficacité et de confusion.

S'agissant de la méthode s'appuyant sur des principes de tarification, au-delà des difficultés pratiques d'une telle méthode pour la mesure de la propension à payer et des distorsions qu'occasionnerait un tel modèle entre plusieurs usagers d'un même service, baser le modèle sur la propension des usagers à payer revient à reconnaître le pouvoir de marché qui est conféré aux usagers : compagnies aériennes d'une part (compagnies qui mettent délibérément en concurrence les aéroports entre eux) et aux usagers finaux d'autre part (passagers du transport aérien) qui mettent en concurrence plusieurs modes de transport pour une même destination : l'avion mais aussi la route, le train... La reconnaissance de cette notion de pouvoir de marché affaiblit la notion même de monopole économique des aéroports... et donc la nécessité de régulation économique qui en découle !

Il semble donc compliqué de concilier ces approches avec les principes de non-discrimination et d'objectivité qui régissent la tarification des services publics aéroportuaires.

De même, introduire de telles approches risque de contrevenir à la nécessaire pérennité de la méthode, qui seule pourra garantir une continuité et permettre une comparabilité.

Enfin, la simplicité et la lisibilité doivent rester des objectifs majeurs du modèle.

◆ **Question 3 :**

AMP est favorable à un modèle d'allocation s'appuyant sur la comptabilité analytique.

En effet, AMP a construit sa comptabilité de gestion et le système d'information qui la porte dans la plus grande rigueur.

Les modalités d'allocations des actifs, des produits et des charges y sont pratiqués avec le souci permanent d'affecter les dépenses au plus juste sans complexifier les opérations, de définir des clés de répartition pertinentes sans créer des systèmes lourds et complexes ...

Bien sûr cette comptabilité de gestion reste perfectible et des ajustements pourraient être faits pour les besoins de la régulation dans la mesure où ils resteraient modérés et ne nuiraient pas aux principes évoqués dans la question précédente. Ces ajustements ne doivent pas non plus aboutir à dédoubler le mode de pilotage car les exploitants aéroportuaires utilisent les résultats analytiques à d'autres fins que la seule régulation tarifaire.

A condition que ces ajustements soient faits à la marge, cette solution répond également à la préconisation de l'ART d'avoir un coût de mise en œuvre raisonnable.

Il adviendra ensuite de mieux connaître le niveau de restitution attendu par l'ART pour apporter une réponse totalement positive à cette question.

◆ **Question 4 :**

La juxtaposition des périmètres régulés et de taxe d'aéroport avec une distorsion dans la définition des frais généraux pose question ; en effet, si la régulation du périmètre régalien impose de limiter le % de frais généraux au niveau arbitraire de 10%, se pose alors la question du financement du débord par le périmètre régulé et de son fondement économique.

◆ Question 5 :

AMP partage l'analyse de l'Autorité sur les principes généraux listés.

Il est nécessaire d'y ajouter le principe de **simplicité et de lisibilité** qui est fondamental pour garantir l'efficacité du modèle : l'allocation des actifs, produits et charges ne doit pas générer de complexité additionnelle par rapport aux règles de contrôle de gestion déjà établies, règles qui ne pourront s'adapter qu'à la marge. Ceci rejoint l'objectif de proportionnalité des moyens à mettre en œuvre énoncé par l'ART.

S'agissant des ajustements qui s'appliqueraient à la méthode comptable pour les besoins propres de la régulation, AMP met également en garde contre le risque de contrevenir aux principes fondamentaux évoqués : comment garantir que de tels ajustements respectent le principe d'homogénéité entre aéroports, de stabilité dans le temps ou même de transparence ?

◆ Question 6 :

La notion de principe fondamental suppose une importance égale de ces principes et ne permet pas de les classer.

◆ Question 7 :

En premier lieu, l'imputation directe suppose de s'entendre sur les objets analytiques pertinents et leur granularité. En effet, l'imputation directe n'est pas forcément souhaitable sur une activité donnée, mais sur un objet analytique cohérent et commun à plusieurs activités : il peut s'agir par exemple d'infrastructures (aérogare, réseaux ...) ou de moyens humains (maillon organisationnel : équipe juridique, maintenance, informatique...).

Dans le cas d'AMP, le modèle s'appuie sur des centres de coûts intermédiaires identifiés

- soit parce que le pilotage de ces centres de coûts paraît pertinent et indispensable (par exemple : pilotage des différents réseaux de distribution de fluides pour connaître le coût total ou par unité d'œuvre de chaque fluide),
- soit parce que ces centres de coûts sont communs à plusieurs activités (par exemple : une aérogare qui abrite plusieurs fonctions). Il semble plus pertinent d'isoler ces coûts plutôt que de les imputer directement sur une activité (qui pourrait être celle qui en bénéficie le plus) pour aller ensuite en soustraire une partie pour la reverser sur d'autres activités.

Par ailleurs, si AMP partage le principe de priorité à l'imputation directe et le constat, qu'en pratique l'imputation directe est favorisée par des coûts décomposés à la maille la plus fine possible, il convient de rappeler que cela ne doit pas contrevenir au principe de simplicité ; sur l'exemple en question des fonctions support, AMP considère ne pas avoir la taille d'organisation suffisante pour distinguer au sein d'une même équipe support les activités auxquelles se destinent les travaux des membres qui la composent ; avec des effectifs limités, la polyvalence est de mise, les aéroports de régions n'ont pas les moyens suffisants pour avoir de telles spécialisations au sein d'une même équipe, et le principe de stabilité de la méthode ne serait alors pas respecté. Il ne faut pas introduire trop de complexité afin d'y accorder un travail proportionné.

AMP met en garde également contre la lourdeur que peut occasionner une telle approche, lourdeur qui dans une structure comme celle d'AMP repose toujours sur les mêmes équipes

et génère beaucoup d'inefficacité : la décomposition des coûts dès leur origine sur une maille trop fine sur une multitude de centre de coûts, génère une lourdeur et une complexité à toutes les étapes du processus d'achat (allant de la passation de commande jusqu'au règlement de la facture et en passant par les réceptions). La notion de **seuil de signification** pourrait éviter un tel écueil, en concentrant le travail de dispatch sur les dépenses de plus fort impact (qui chez AMP ne sont pas représentées par les équipes RH et juridique) ; pour reprendre l'exemple cité, le seuil de significativité pour l'allocation des équipes ne devrait pas descendre en dessous de dix ETP.

◆ **Question 8 :**

Pas de commentaire particulier sur les éléments affectables indirectement.

En réponse à la préoccupation de l'autorité quant à la pertinence de certaines clefs dans certaines activités, AMP répond que l'allocation analytique reste forcément approximative et imparfaite. Dans le cas d'espèce de la publicité, celle-ci ne fait pas l'objet d'une activité en particulier et est donc rattachée au centre de profit (l'activité) des commerces. Appliquer aux commerces une clef basée sur les volumes ne serait d'ailleurs pas très favorable aux activités aéronautiques qui dans les aéroports sont bien plus consommatrices de volumes que les autres activités. Enfin, le choix de la clef doit être guidé par sa pertinence opérationnelle : si les surfaces sont des indicateurs largement suivis par l'exploitant et représentatives des coûts alloués (les surfaces sont souvent utilisées comme inducteur de tarification d'une prestation externe, comme dans les contrats de nettoyage notamment), il n'est pas de même pour les volumes...qui deviendraient alors un inducteur suivi pour les besoins propres de la régulation économique, contrevenant ainsi à toute notion d'efficacité.

L'allocation des différents éléments doit s'appuyer autant que possible sur des informations existantes et disponibles afin d'en garantir la fiabilité une la mise à jour régulière.

◆ **Question 9 :**

AMP est en accord avec cette approche, dans la mesure où le principe de simplicité est respecté, évitant de démultiplier les centres de coûts en dessous d'un certain seuil de significativité. Ce seuil pourrait être de 1% des coûts d'exploitation totaux du périmètre régulé.

◆ **Question 10 :**

Les informations à transmettre devront intégrer :

- Une description des périmètres d'activité
- Un inventaire des principaux actifs, produits et charges avec :
 - description brève de leurs règles d'allocation par activité : allocation directe ou, si indirecte, quelle clef est utilisée
 - quelles activités impactent-ils, dans quelle ampleur ?

Voir en annexe le format transmis dans le cadre du dossier d'homologation des tarifs 2021.

◆ Question 11:

AMP comprend et adhère au fait qu'un format homogène des comptes par activité soit demandé. Cependant, les outils de production de ces comptes étant différents il ne semble pas souhaitable qu'un format soit imposé, au risque de générer des travaux chronophages ou disproportionnés, voire des dépenses additionnelles (non souhaités vu la tension économique actuelle)

Pour mémoire, voici le type de format utilisé par AMP pour le compte d'exploitation (extrait du dossier d'homologation tarifs 2021) :

	BP 2021 - Total Régulé	BP 2021 - Activités SPA	BP 2021 - Activités NSPA
Total Passagers (Kpax)	[...]	[...]	[...]
	K€	K€	
<i>Redevances passagers</i>	[...]	[...]	[...]
<i>PMR</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Redevance atterrissage</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Redevance balisage</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Redevance passerelle</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Redevance 400 Hertz</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Redevance stationnement</i>	[...]	[...]	[...]
Redevances Aéro	[...]	[...]	[...]
Parcs Autos	[...]	[...]	[...]
Commerces	[...]	[...]	[...]
Domanial & Charges locatives	[...]	[...]	[...]
Prestations & Autres CA	[...]	[...]	[...]
Taxe Aéroport	[...]	[...]	[...]
Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[...]
<i>CA / Pax</i>	[...]	[...]	[...]
Autres produits d'exploitation	[...]	[...]	[...]
Total Produits d'exploitation	[...]	[...]	[...]
Sous-traitance	[...]	[...]	[...]
Autres achats et charges externes	[...]	[...]	[...]
Maintenance & Entretien / Réparation	[...]	[...]	[...]
Impôts et taxes	[...]	[...]	[...]
Frais de personnel	[...]	[...]	[...]
Total Charges d'exploitation	[...]	[...]	[...]
<i>Charges d'exploitation / Pax</i>	[...]	[...]	[...]
EBE	[...]	[...]	[...]
<i>EBE / CA</i>	[...]	[...]	[...]
<i>EBE / Pax</i>	[...]	[...]	[...]
Autres produits et charges de gestion	[...]	[...]	[...]
<i>Provisions d'exploitations</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Reprises d'exploitation</i>	[...]	[...]	[...]
<i>Provisions pour risques et charges</i>	[...]	[...]	[...]
Dotations et reprises de provisions	[...]	[...]	[...]
Amortissements	[...]	[...]	[...]
Résultat d'exploitation	[...]	[...]	[...]
Résultat opérationnel	[...]	[...]	[...]

◆ Question 12:

Il convient de distinguer 2 types d'audit :

- (i) Un audit portant sur l'ensemble des clés et règles d'affectation (directes et indirectes),
- (ii) Un audit sur la régularité des comptes produits, en regard de ces règles et de la permanence des méthodes et sur la réconciliation avec la comptabilité générale.

A ce jour, l'audit externe mandaté par AMP ne porte que sur la seconde partie (ii). C'est d'ailleurs la seule mission qui peut être audité annuellement. Ceci est du ressort de l'exploitant aéroportuaire.

Concernant, le premier item (i), par contre, le mandataire d'une telle mission de conformité ne peut être autre que le garant des règles d'allocation analytique, à savoir l'Autorité, seule à même de garantir un traitement homogène entre tous les aéroports. Le dernier audit complet portant sur la pertinence et l'évaluation des clefs mené chez AMP date de 2008 ; cet audit avait été mandaté par la DGAC.

Par ailleurs, l'intégration dans le périmètre d'audit de l'analyse de la pertinence et l'évaluation des clés de répartition retenues a un coût, à la fois externe mais aussi interne : temps passés par les équipes sur la mission d'audit. Pour cette raison, il ne peut être envisagé de réaliser cet audit annuellement car ceci contreviendrait au principe de proportionnalité des moyens alloués.

Enfin, se pose là encore la question de l'enjeu pour un aéroport en caisse unique : pourquoi aller engager de tels coûts internes et externes dans un contexte économique fortement dégradé, des taux de couvertures des coûts par les redevances déjà au plus bas, et pour un enjeu économique quasi nul ?

◆ **Question 13:**

S'agissant de mesures transitoires, elles semblent en effet cruciales :

1. AMP ne sera pas en mesure de répondre à une consultation détaillée dans le contexte actuel.
2. Une remise à plat des modes d'allocation des produits/Charges/ Actifs qui résulterait d'une telle consultation et qui différerait de manière substantielle (approche économique notamment) ne pourrait pas être intégrée avant le processus d'homologation des tarifs 2023 (processus qui se tiendra à l'automne 2022 pour AMP). Une telle remise à plat engendrerait notamment une adaptation des outils informatiques, couteuse et nécessairement consommatrice de temps. C'est pourquoi AMP souligne qu'il est important que les principes retenus soient pragmatiques et proportionnés et les évolutions limitées.

S'agissant du processus d'homologation des tarifs 2022 (automne 2021), AMP sera en mesure de fournir :

- (comme l'an dernier) une description générale de ses règles analytiques +
- comptes régulés 2020 + prévisionnel 2 ans

◆ **Question 14 :**

AMP est en caisse unique. Les perspectives d'évolution du modèle de régulation économique sont aujourd'hui très lointaines. Le besoin et le degré d'urgence d'une refonte du modèle analytique ne sont pas justifiés actuellement, dans cette situation économique jamais connue par le passé.

La préoccupation d'allocation analytique est totalement déconnectée de la réalité actuelle et a minima de celle de l'année à venir, période où les ressources sont plus que limitées.

De plus, des évolutions structurelles semblent se préparer dans le transport aérien en général, et français en particulier : mutation du groupe Air France, raréfaction du transport affaires, difficultés des opérateurs commerciaux. Il paraît prématuré de définir des indicateurs analytiques sans disposer du nouveau modèle économique qui résultera de ces évolutions pour les aéroports français.

Annexe : principes de répartition analytique par périmètre – Extrait du dossier d'homologation 2020

Il existe 2 types de centres de coût analytique dans le modèle de gestion AMP :

1. des centres de coûts associés aux infrastructures (aérogares, parcs, bâtiments domaniaux, voiries), les CCI (Centre de Coûts Infrastructure) correspondant aux principaux actifs de l'aéroport et qui collectent les coûts internes (temps passés des personnel AMP) et externes (sous-traitance, achats d'énergie...) utilisés pour leur fonctionnement. Ces CCI se déversent sur les activités selon une règle qui leur est propre (au prorata des surfaces utilisées, des KWh consommés,...) ou directement sur une activité donnée (e.g. les infrastructures de parcs autos se déversent à 100% sur l'activité parking).
2. des centres de coûts organisationnels, dits « de Moyens Humains », les CCM, reflète de l'organisation interne AMP, et correspondant à un service/département de l'entreprise.

Ils collectent les dépenses associées à un service conformément à l'organigramme AMP, en premier lieu les frais de personnel, mais également les frais de déplacements, certaines dépenses d'honoraires, des matériels informatiques dédiés à un service. Ces CCM se déversent principalement sur les activités :

- Soit à l'aide d'une clé de répartition type « Frais Généraux » (c'est-à-dire au prorata des charges de chacune des activités) ; c'est le cas notamment des services support Direction Générale, Communication, Direction Financière, Direction Marketing... ;
- Soit à l'aide des temps passés sur les activités, c'est l'exemple des services techniques et informatiques.

Les charges d'exploitation (frais de personnel, ou charge externes) sont :

- soit affectées directement aux activités (e.g. activité parcs autos, redevance passager, Domanial SPA, Loueurs...)
- soit affectées à des centres de coût technique (CCM et CCI), qui eux même se déversent sur les activités selon le mode de répartition qui leur est propre.

L'allocation directe est privilégiée autant que possible ; en 2019, la proportion d'allocation de charges directes était de 34%. Lorsque les dépenses sont transverses à plusieurs activités, l'allocation indirecte utilise les centres de coûts intermédiaires CCM ou CCI pour répartir les dépenses transverses sur les activités au plus près de la réalité opérationnelle.

Ci-dessous la liste des centres analytiques (CCM) d'AMP classés par grand principe d'allocation.

Principes d'allocation	Centres analytiques
Frais Généraux : répartition au <i>pro rata</i> des charges	Direction Administrative et Financière (hors service Achats, service Marchés, Magasin et service facturation et recouvrement))
	Direction Commerciale et Marketing (hors service développement commercial et service immobilier)
	Direction des Opérations Direction Générale (Direction) Direction Technique (Direction) Service Communication Service RSE
	Direction des Ressources Humaines
Répartition au nombre d'ETP sur chaque CCM concerné	Service Achats (DAF)
Répartition au nombre de lignes de commandes du service achat sur chaque centre analytique (CCI,CCM,CCS)	Service Marchés (DAF)
Répartition au nombre de marchés affectés à chaque infrastructure	Magasin (DAF)
Répartition au nombre de sorties magasin hors carburant sur chaque centre analytique (CCI,CCM,CCS)	Service facturation et recouvrement (DAF)
Répartition au prorata du CA de chaque activité concernée	Service développement commercial (Direction Commerciale et Marketing)
	Service Immobilier (Direction Commerciale et Marketing)
Répartition au temps passé sur chaque activité concernée	Direction des Opérations (Services : Opérations Aéronautique, Poste Coordination Exploitation, Bureau d'Information ...)
	Direction des Systèmes d'Information Direction Technique (Services)
Répartition au prorata du nombre d'interventions sur chaque centre analytique (CCI,CCM,CCS)	Service Multi-services (Direction des Opérations)

Les investissements sont affectés (et charges d'amortissements associées) :

- soit directement aux activités ;
- soit à des CCI, qui eux même se déversent sur les activités selon le mode de répartition qui leur est propre (voir liste du tableau ci-dessous)

Dans les tableaux suivants, nous présentons les méthodes d'allocations par périmètre des différentes catégories de poste comptable. Les pourcentages présentés sont le reflet du budget prévisionnel 2021.

ALLOCATIONS DES PRODUITS OPERATIONNELS

Conformément au principe de caisse unique, toutes les activités AMP entrent dans le périmètre régulé à l'exception des revenus de la taxe d'aéroport (revenus liés à la sûreté), la TNSA et la diversification.

Certaines activités sont mixtes (SPA et NSPA) comme le montrent les pourcentages de répartition par périmètre.

A titre d'exemple, parmi les recettes locatives, tous les loyers perçus sur des locaux en aérogare, dans des bâtiments de piste et en zone essenciers et dont l'activité est indissociable de l'activité aéronautique sont alloués à 100% sur le périmètre régulé SPA. Les autres revenus locatifs sont alloués à 100% sur le périmètre régulé NSPA.

Parmi les autres recettes, en fonction du chiffre d'affaires dont il est question, les revenus sont classés soit dans le périmètre régulé SPA soit dans le périmètre régulé

NB: les % de répartition sur chacun des périmètres sont ceux de l'exercice prévisionnel de l'année 2021

Chiffre d'affaires	Mode d'allocation	% de répartition Tendence 2021			
		SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Redevances atterrissage	Allocation directe et à 100% sur l'activité "atterrissage"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances balisage	Allocation directe et à 100% sur l'activité "balisage"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances passagers	Allocation directe et à 100% sur l'activité "passagers"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances PHMR	Allocation directe et à 100% sur l'activité "PHMR"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances stationnement	Allocation directe et à 100% sur l'activité "stationnement"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances passerelles	Allocation directe et à 100% sur l'activité "passerelles"	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevances 400 Hz	Allocation directe et à 100% sur l'activité "400 Hertz"	[...]	[...]	[...]	[...]
Forfait aéronautique	Allocation directe et à 100% sur l'activité "stationnement"	[...]	[...]	[...]	[...]
Recettes commerciales	Allocation directe et à 100% sur l'activité "commerces"	[...]	[...]	[...]	[...]
Recettes locatives	Allocation directe, activité Domaniat SPA et non SPA	[...]	[...]	[...]	[...]
Revenus liés à la sûreté	Allocation directe et à 100% sur l'activité "taxe d'aéroport"	[...]	[...]	[...]	[...]
Parcs autos	Allocation directe et à 100% sur l'activité "parcs autos"	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres recettes	<p>Les éléments de chiffres d'affaires sont affectés directement aux activités sans aucune réallocation à l'exception :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du contrat énergie : il s'agit d'un contrat d'effacement (vente d'énergie produite en trop grande quantité par AMP) : allocation au prorata des consommations des infrastructures des activités. - les remboursements divers de formation des collaborateurs : allocation en fonction du nombre d'ETP affectés à chacune des activités. - les remboursements de sinistres par les assurances : allocation sur les infrastructures des activités. 	[...]	[...]	[...]	[...]

Production immobilisée		SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Production immobilisée	La production immobilisée est allouée au prorata des temps passés sur les activités par les équipes techniques sur des missions de MOE (en phase d'étude) ;	[...]	[...]	[...]	[...]

ALLOCATIONS DES CHARGES OPERATIONNELLES

Sous-traitance	Mode d'allocation	% de répartition Tendance 2021			
		SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Nettoyage	La sous-traitance nettoyage est allouée aux activités au prorata des surfaces occupées.	[...]	[...]	[...]	[...]
Sûreté	La sous-traitance sûreté est allouée exclusivement au périmètre non régulé	[...]	[...]	[...]	[...]
Surveillance	La sous-traitance surveillance est allouée principalement aux activités passager et parcs autos	[...]	[...]	[...]	[...]
Sous-traitance autres PHMR	La sous-traitance PHMR est allouée à 100% à l'activité concernée.	[...]	[...]	[...]	[...]
Recyclage des chariots	La sous-traitance chariots est allouée aux activités au prorata du nombre de chariots affectés aux activités concernées (passagers, gare routière, parcs autos)	[...]	[...]	[...]	[...]
Navettes	La sous-traitance navettes est allouée de manière directe à l'activité parcs auto (parkings low-cost et liaison gare SNCF de Vitrolles). NB : le coût de la liaison gare SNCF sera transféré au 1er décembre 2020 à la Métropole Aix-Marseille	[...]	[...]	[...]	[...]
Hôtesse	Ces prestations concernent principalement les activités coupes files et salons VIP (occasionnellement coût affecté à la facilitation du parcours passagers) et sont allouées directement aux activités concernées.	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres prestations de sous-traitance	Ces prestations sont principalement de la sous-traitance informatique (logiciels divers, assistance informatique...) et de l'entretien des espaces verts. Ces dépenses sont affectés principalement sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf liste CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Achats et charges externes	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Fluides					
Eau	Les dépenses d'eau sont allouées aux activités au prorata de la consommation réelle au m3 de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Electricité	Les dépenses d'électricité sont allouées aux activités au prorata de la consommation réelle de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Gaz	Les dépenses de gaz sont effectuées pour réaliser la prestation de chauffage et sont allouées aux activités au prorata des surfaces occupées par chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Carburants	Il s'agit du carburant utilisé pour les véhicules de services de l'AMP (côté ville et côté piste). Ces dépenses sont comptabilisées sur un centre de coût analytique (CCM) attaché à une clé de répartition qui lui est propre (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Achats et stocks	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Services extérieurs					
Publicités	Les trois quart des dépenses de publicités sont allouées au prorata du chiffre d'affaires des activités. Le reste (environ 1/4) des coûts (associés à la communication corporate) est alloué sur des frais généraux qui sont eux-mêmes répartis au poids des coûts des activités.	[...]	[...]	[...]	[...]
Interim	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Formation	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Missions, réceptions	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Honoraires	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM et CCI) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres services extérieurs	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Locations	Il s'agit principalement de la flotte de véhicules de services en location longue durée ainsi que la location des copieurs. Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Télécommunications	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM et CCI) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Frais bancaires	Les frais bancaires correspondant aux commissions sur transaction de carte bancaire sont affectés directement sur les activités concernées. Le reste des frais bancaires est alloué sur un centre de coût analytique attaché à une clé de répartition qui lui est propre.	[...]	[...]	[...]	[...]
Assurances	Les dépenses d'assurance (sinistres, police d'assurance, responsabilité civile...) sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCI) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres.	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres charges externes	Ces dépenses sont comptabilisées sur des centres de coût analytique (CCM et CCI) attachés à une clé de répartition qui leur sont propres (cf. liste des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
Entretien et réparation	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Maintenance	La maintenance est répartie au prorata des temps passés des collaborateurs AMP sur les infrastructures (CCI) ou les services (CCM) concernés. Ces CCI et CCM se	[...]	[...]	[...]	[...]
Entretien & Réparation	L'entretien/réparation est réparti au prorata des temps passés des collaborateurs AMP sur les infrastructures (CCI) ou les services (CCM) concernés. Ces CCI et	[...]	[...]	[...]	[...]

Impôts et taxes	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Charges fiscales (taxes sur les salaires)	Il s'agit de la taxe sur les salaires qui est comptabilisée sur le centre de coût analytique qui porte le salaire (CCM) attaché à une clé de répartition qui lui est propre (cf. listes des CCM).	[...]	[...]	[...]	[...]
CET	Ces dépenses sont réparties au prorata des surfaces des bâtiments et des	[...]	[...]	[...]	[...]
Taxe foncière	Ces dépenses sont réparties au prorata des surfaces des bâtiments et des	[...]	[...]	[...]	[...]
C3S	La C3S est une taxe sur le chiffre d'affaires qui est répartie au prorata du chiffre d'aff	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevance DGAC	Ces dépenses sont allouées de manière directe sur les activités taxe aéroport et atterrissage au nombre de passager départ. La redevance sûreté est allouée à 100% sur le périmètre non régulé, la redevance sécurité est affectée à la redevance	[...]	[...]	[...]	[...]

Frais de personnel	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Salaires & congés payés & Primes & Indemnités		[...]	[...]	[...]	[...]
Charges sociales (URSSAF, retraites ...)	Ces dépenses sont comptabilisées sur un centre de coût analytique (CCM) attaché à une clé de répartition qui lui est propre (cf. liste des CCM)	[...]	[...]	[...]	[...]
PERCO		[...]	[...]	[...]	[...]
Intéressement		[...]	[...]	[...]	[...]
Autres charges de personnel		[...]	[...]	[...]	[...]

Dotations aux amortissements	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Dotations aux amortissements	Les dotations aux amortissements sont affectées aux infrastructures et donc aux centres de coût analytique auxquels ils se rapportent (CC) attachés à une clé de	[...]	[...]	[...]	[...]

Provisions d'exploitation	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Dotations & Reprises - Engagements sociaux	Il s'agit de provisions liées à la mutuelle des retraités, des actifs, aux indemnités de départ en retraite... Ces dépenses sont comptabilisées sur un centre de coût analytique (CCM) attaché à une clé de répartition qui lui est propre (cf liste des	[...]	[...]	[...]	[...]
Dotations & Reprises - Provisions clients douteux	La provision et la perte sur créances se basent sur des factures clients externes. Les éléments de dotations, reprises et pertes sur créances irrécouvrables suivent l'allocation initiale de la facture en question.	[...]	[...]	[...]	[...]

ALLOCATIONS DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

Actifs	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Stocks	Allocation au prorata des charges externes de chacune des activités.	[...]	[...]	[...]	[...]
Créances clients	Allocation au nombre de jours de chiffre d'affaires de chacune des activités.	[...]	[...]	[...]	[...]
Créances Etat et collectivités	Allocation créance taxe d'aéroport 100% sur le périmètre non régulé et autres créances au prorata des charges externes hors taxe d'aéroport.	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres éléments des emplois	Allocation des autres emplois à l'aide de clé en fonction de la nature de l'opération - Exemples : - créances personnels au prorata des frais de personnels de chaque activité. - charges constatées d'avance au prorata des charges externes de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]

Passifs	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Dettes fournisseurs	Allocation au prorata des charges externes (taxe d'aéroport : principaux fournisseurs	[...]	[...]	[...]	[...]
Dettes sociales	Allocation au prorata des frais de personnels de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Dettes fiscales	Allocation au prorata du chiffre d'affaires (TVA) de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Dettes sur immobilisations	Allocation au prorata des investissements	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres éléments des ressources	Allocation des autres emplois à l'aide de clé en fonction de la nature de l'opération exemple : produits constatés d'avance au prorata des charges externes	[...]	[...]	[...]	[...]

ALLOCATIONS DES ACTIFS (CCI)

Typologie des actifs (CCI)	Mode d'allocation	SPA	NSPA	Régulé	Non Régulé
Aérogare - Terminal 1	Allocation au prorata des surfaces occupées par les activités.	[...]	[...]	[...]	[...]
Aérogare - Terminal 2	Allocation au prorata des surfaces occupées par les activités.	[...]	[...]	[...]	[...]
Aires de stationnement	Allocation au prorata des surfaces des aires de stationnement aux activités concernées	[...]	[...]	[...]	[...]
Pistes et voie de circulation	Allocation à 100% sur l'activité "atterrissage"	[...]	[...]	[...]	[...]
Parcs horaires	Allocation à 100% sur l'activité "parcs autos"	[...]	[...]	[...]	[...]
Réseaux électriques	Allocation aux activités au prorata de la consommation réelle (KWh) de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Voie et espaces verts	Allocation au prorata des surfaces des zones desservies par les voiries. Environ trois quart de ces surfaces sont occupées par des parcs autos le reste se répartit entre les activités domaniales, commerciales, la gare routière et l'aéronautique.	[...]	[...]	[...]	[...]
Equipement d'inspection filtrage des bagages de soute	Allocation à 100% sur le périmètre non régulé (taxe d'aéroport). Il s'agit exclusivement d'équipement de sûreté.	[...]	[...]	[...]	[...]
Equipement d'inspection filtrage des bagages cabine	Allocation à 100% sur le périmètre non régulé (taxe d'aéroport). Il s'agit exclusivement d'équipement de sûreté.	[...]	[...]	[...]	[...]
Balisage	Allocation à 100% sur l'activité "balisage".	[...]	[...]	[...]	[...]
Infrastructures informatiques	Allocation au prorata du nombre de PC utilisés : Il ne s'agit quasi exclusivement que de PC alloués à des frais généraux qui sont eux-mêmes répartis au poids des coûts des activités	[...]	[...]	[...]	[...]
Réseaux d'eau	Allocation aux activités au prorata de la consommation réelle (m3) de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Banque et enregistrements - Terminal 1	Allocation à 100% sur l'activité "passagers"	[...]	[...]	[...]	[...]
Contrôles d'accès zone réservée	Allocation à 100% sur le périmètre non régulé (taxe d'aéroport). Il s'agit exclusivement d'équipement de sûreté.	[...]	[...]	[...]	[...]
Réseaux centrale Thermo Frigo et réseaux associés	Allocation aux activités au prorata de la consommation réelle au Kwh de chaque activité.	[...]	[...]	[...]	[...]
Installations 400 hertz	Allocation à 100% sur l'activité "400 hertz"	[...]	[...]	[...]	[...]
Bâtiments administratifs	Allocation au prorata des surfaces occupées par les activités concernées.	[...]	[...]	[...]	[...]
Gare routière	Allocation directe sur l'activité "Gare routière".	[...]	[...]	[...]	[...]
PARAFES	Allocation à 100% sur l'activité "passagers"	[...]	[...]	[...]	[...]
Bâtiments fret	Allocation au prorata des surfaces occupées	[...]	[...]	[...]	[...]
Autres terrains	Allocation au prorata des surfaces occupées	[...]	[...]	[...]	[...]

=>[...]% des amortissements en 2021 sont couverts par cette liste d'actifs.