



Consultation publique du 20 avril 2022

Contenu de la mission de suivi économique et financier de l'ART

Réponse du SCARA

La demande du SCARA

Préalablement à cette consultation, le SCARA souhaite rappeler sa position constante en matière de régulation économique des aéroports à savoir que tous les aéroports français devraient être régulés selon le principe de la « Caisse unique ».

Aujourd'hui, les Aéroports de Paris (ADP) et l'aéroport de Nice Côte d'Azur (ACA) sont régulés selon le principe d'une « Caisse double ».

Pour rappel, la demande du SCARA, qui n'a malheureusement pas été retenue, est que l'ART ait eu comme prérogative de statuer sur le périmètre des activités régulées et que la régulation économique de tous les aéroports français puisse se faire, partout et de manière homogène, en « Caisse unique ».

Au-delà de notre demande, le SCARA partage le souci de l'ART d'une régulation économique efficace des aéroports afin de contribuer :

- Au bon fonctionnement du secteur aéroportuaire en permettant, en particulier, aux compagnies de disposer, en toute transparence, d'informations objectives sur la situation des aéroports, afin de combler les asymétries d'information entre les aéroports en situation de monopole et les compagnies aériennes en situation de concurrence ;
- A l'exercice par l'ART, de ses prérogatives de régulation, avec une approche globale enrichissant sa compréhension du marché et en assurant un suivi de ses évolutions.



Compte tenu de la bonne performance économique d'ADP et d'ACA, ce dernier point sur l'exercice des prérogatives de l'ART en matière de régulation, pourrait permettre de mettre en lumière, pour ces deux aéroports, le bien-fondé de la demande du SCARA d'un changement de régulation vers un régime de « Caisse unique ». Le niveau des charges pesant sur le transport aérien sur ces aéroports pourrait en effet être contenu, tout en permettant une bonne performance économique globale.

Commentaires du SCARA

Question 1 :

L'ART « ambitionne, pour cette première année, la publication d'un rapport visant à éclairer le débat public et n'exclut pas des publications thématiques ad hoc, ou la diffusion en ligne d'un tableau de bord régulier de suivi économique et financier ».

Le SCARA est favorable au souhait de l'ART de mettre à la disposition des acteurs du secteur un rapport public, des publications thématiques et un tableau de bord de suivi économique et financier.

Toutefois, le SCARA réitère sa demande quant à la nécessité de corriger l'asymétrie d'information existante actuellement entre les aéroports et les compagnies, en matière économique et financière.

Du fait d'une publication, peut-être plus ciblée, la contrainte du « secret des affaires » ne devrait pas s'opposer à la nécessaire transparence requise par les compagnies sur ces sujets.

Question 4 :

A / Les éléments à suivre

Les éléments que se propose d'étudier l'ART portent sur plusieurs thématiques : l'activité des compagnies aériennes, la QDS, la responsabilité sociétale et environnementale des aéroports, les résultats économiques et financiers.



Le SCARA estime que pour ce qui est de l'activité des compagnies, bon nombre d'informations sont d'ores et déjà disponibles et une agrégation et une publication par l'ART sous une forme homogène ne devrait pas emporter de difficulté majeure.

Pour les données de QDS, la qualification de ces aspects sur la base de critères objectifs et pertinents est plus délicate, en particulier pour ce qui est des délais d'attente aux différents points de passage (PIF, Enregistrement, Réception des bagages).

Dans la mesure où de tels indicateurs seraient retenus, il est essentiel qu'ils soient représentatifs, fidèles de la situation prévalant sur l'aéroport et quand nécessaire, mesurés par un tiers indépendant.

Pour les résultats financiers, le suivi d'indicateurs sur l'ensemble des activités régulées et non régulées, comme : le chiffre d'affaires, les coûts d'exploitation, les coûts d'investissement et les conditions de leur financement, est important.

Il en est de même du ROCE, du CMPC et de la BAR.

Les analyses de l'ART sur les sujets économiques et financiers doivent être communiquées aux compagnies en toute transparence. Les indicateurs, les ratios retenus devraient permettre une mesure de la performance économique, une amélioration de productivité et une comparaison avec d'autres aéroports comparables.

En cas d'une régulation en « caisse double », les produits, les charges et les actifs devraient clairement montrer les montants alloués aux deux caisses. Les activités autres que celles catégorisées « Aviation » mais affectées au périmètre régulés (Parc de stationnement et Accès, Immobilier locatif en aérogare, Services et Prestations industrielles, ...), devraient faire l'objet d'un suivi spécifique démontrant leur intérêt économique favorable à une évolution moindre des redevances.

Par ailleurs, pour ce qui est de l'allocation des produits, des charges et des actifs au périmètre régulé, les commentaires du SCARA vous ont déjà été transmis, mais en matière de transparence, il nous paraît important de rappeler que les échanges que les compagnies doivent avoir à cet égard avec l'aéroport doivent permettre un pilotage effectif des décisions en matière d'imputation analytique. Les informations fournies, pour être efficaces, doivent être synthétiques et amener un vrai échange avec les compagnies, permettant, comme rappelé par l'ART, « à leur intervention effective dans la détermination des règles. ». Il ne nous paraît pas utile d'être noyés dans une multitude de détails qui nuirait à la transparence, tout en la prétendant parfaite.



Pour ce qui est des investissements, une classification du type Investissements de capacité, Investissements de maintenance, Investissements de sûreté-sécurité, etc... devraient être généralisée à tous les aéroports et des ratios aux passagers ou autres, déterminés afin de mesurer les performances de l'aéroport, dans l'absolu et en comparaison avec d'autres aéroports comparables en France ou dans d'autres Etats.

B / La profondeur historique en matière de résultats économiques et financiers

Afin de garantir une mise en perspective suffisante et pertinente des données, les indicateurs étudiés doivent l'être sur une longue période et la périodicité préconisée par l'ART (dernière décennie) paraît judicieuse.

C / Les données prévisionnelles

Il est important, qu'en particulier, sur les thématiques : prévision de trafic de l'aéroport, prévision d'investissements, prévisions économiques et financières (Produits, Charges, ROCE, CMPC, BAR, ...), amélioration de productivité, des analyses puissent être fournies par l'ART sur une période qui pourrait être de cinq ans.