



Consultation publique sur le projet d'arrêté relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes

Commentaires du SCARA

Paris, le 8 février 2024

Le SCARA réitère sa demande quant au calendrier de la réforme de la régulation économique. Cette réforme, articulée sur la base de trois axes principaux à savoir : privilégier un cadre pluriannuel, renforcer la Commission Consultative Economique, aménager le modèle de caisse pour certains aéroports français, doit être abordée de manière concomitante sur les trois axes envisagés.

En effet, l'évolution du modèle de caisse unique vers un modèle de caisse aménagée doit s'accompagner dans le même temps de la mise en œuvre, en accord avec les compagnies aériennes, des conditions d'une régulation économique pluriannuelle appuyées sur les Contrats de Régulation Economiques (CRE) ainsi que de la révision du fonctionnement des Commissions Consultatives Economiques (Cocoécos).

L'évolution du modèle de caisse envisagée constitue un changement important pour l'économie du transport aérien et ne peut pas être mise en œuvre avant que soient discutées et fixées les futures conditions sous-tendant les CRE et le renforcement des Cocoécos. Un terme identique devrait être retenu pour les trois axes de changements projetés.

De manière générale, les préconisations de l'ART sur l'évolution du cadre de régulation des aéroports français, fruits d'une large concertation avec les acteurs du secteur et contenues dans le rapport de l'ART : « Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports », de septembre 2023, sont partagées par le SCARA, et l'ART devrait pouvoir donner un avis simple sur les textes réglementaires projetés.



En ce qui concerne plus particulièrement le projet d'arrêté mis à la consultation, les commentaires du SCARA sont les suivants.

Tout d'abord, ces nouvelles règles devraient s'appliquer à tous les aéroports français, y compris ADP, Nice et Nantes. En effet, rien ne justifie que ces trois derniers aéroports bénéficient d'un régime de régulation différent de celui retenu pour les autres.

Par ailleurs, le changement de modèle de régulation, avec passage en caisse aménagée, n'est possible que dans le cadre de la conclusion d'un CRE. Ceci devrait être clairement stipulé dans l'arrêté.

Pour ce qui concerne la contribution du périmètre régulé (PR) au périmètre non régulé (PNR), le SCARA demande que soit retenu le modèle proposé par l'ART, à savoir une contribution minimale de 50 % du PNR au PR, et non celui envisagé aujourd'hui par le projet d'arrêté, basé sur un pourcentage de contribution à hauteur d'un maximum de 35 % du coût du service public aéroportuaire (SPA) ; pourcentage non explicité et au sujet duquel aucune étude d'impact détaillée et chiffrée, pour chacun des aéroports concernés, n'a été produite.

Alors que le modèle proposé par l'ART permet un partage avec les compagnies de la surrentabilité des activités commerciales, le modèle envisagé par le projet d'arrêté qui fixe un taux de couverture des coûts du SPA par les redevances, ne le permet pas.

En effet, une couverture des coûts du SPA par les redevances à un niveau minimal de 65 %, valeur fixée par arrêté et identique pour tous les aéroports, ne permet pas un juste équilibre entre une surrentabilité des activités commerciales et la charge imputée aux compagnies aériennes par le biais des redevances.

Une telle contribution, assise sur les coûts du SPA, n'établit pas de lien étroit entre les activités du PNR et l'accroissement du trafic, dû aux seules compagnies aériennes, et fortement générateur de recettes commerciales accrues. Selon ce mode de calcul, tout accroissement de surrentabilité des commerces, du fait d'une croissance forte du trafic des compagnies, ne diminue pas leurs redevances en retour.

Enfin, au-delà des éléments multiples avancés par l'ART en faveur d'une contribution assise sur les bénéfices commerciaux, que nous ne recitons pas dans ce document mais auxquels nous souscrivons totalement (impacts positifs sur la QDS, le niveau d'investissement du SPA, ...), le SCARA souhaite, par ailleurs, souligner les grandes difficultés rencontrées aujourd'hui dans le dialogue entre les compagnies et l'aéroport pour une allocation correcte des charges et des actifs au PR et donc de s'accorder avec l'aéroport sur le coût du SPA.



Même si dans le modèle de rétrocession préconisé par l'ART l'aéroport n'est pas directement incité à la maîtrise des coûts du SPA, la mise en place d'une régulation incitative peut remédier à cela. Par contre, instaurer un modèle de contribution lié au coût du SPA est source de conflits potentiels entre l'aéroport et ses usagers.

Compte tenu de tous ces éléments, le SCARA demande de retenir, comme préconisé par l'ART, une règle simple bâtie sur une contribution minimale de 50 % du PNR au PR assise sur les bénéfices commerciaux ; l'ampleur de cette rétrocession n'étant pas directement liée au coût du SPA.

Par ailleurs, il s'agit d'une contribution plancher et le fait de pouvoir retenir, au cas par cas, une contribution supérieure, permettra, dans le cadre du processus d'élaboration des CRE, la conduite d'une véritable négociation et concertation entre l'aéroport et ses usagers, en fonction de la situation propre de chaque aéroport : évolution du trafic, montant et cycle d'investissement, situation financière, objectifs de QDS,

Le SCARA souligne également, comme relevé par l'ART, qu'en matière de régulation économique, une contribution assise sur les bénéfices commerciaux est généralement la règle en Europe. Elle est appliquée dans le secteur ferroviaire en France et dans le secteur aéroportuaire en Suisse et au Danemark.

Le modèle proposé par l'ART d'une contribution minimale de 50 % des profits du PNR au PR, devrait donc être retenu pour tous les aéroports français, en cas d'évolution vers un modèle de caisse aménagée.

Malgré cette contribution, le SCARA estime que le changement de modèle projeté pourrait permettre aux aéroports de relever sensiblement leurs tarifs dans un contexte déjà très fragile pour les compagnies aériennes. Afin de limiter l'impact de ce changement de modèle sur l'économie des compagnies des dispositions spécifiques devraient être prévues.

En matière d'investissement par exemple, le nouveau modèle prévoit la sortie du PR des investissements de diversification aujourd'hui financés par le PR. Des dispositions spécifiques devraient être énoncées afin que la sortie du PR des investissements financés aujourd'hui par les redevances aéroportuaires et n'ayant pas encore eu un retour économique bénéfique pour les compagnies, soit compensée et ne les pénalise pas.

De manière générale, l'arrêté devrait clairement indiquer qu'en cas de relèvement des tarifs aéroportuaires dû à ce changement de système de régulation, leurs évolutions devront être progressives et modérées.