



DERRIÈRE LE DÉBAT SUR LA CAISSE RÉGULÉE

S'assurer que les aéroports disposent des outils nécessaires au développement des capacités et de la qualité de service dans l'écosystème du transport aérien



LA CAISSE RÉGULÉE EN BREF

- La caisse régulée est un terme utilisé pour décrire la part des activités économiques d'un aéroport qui entrent dans le champ de la régulation économique. Les aéroports fournissent différents services aux compagnies aériennes et aux aéronefs, aux passagers, aux fournisseurs tiers accédant à l'aéroport ainsi qu'aux communautés locales autour de l'aéroport.
- Le système de « caisse unique » impose à un aéroport de placer tous ses revenus, des redevances versées par les compagnies aériennes aux recettes commerciales de l'aéroport, dans une seule base de coûts.
- Le système de « double caisse » impose à un aéroport de séparer ses activités aéronautiques et non aéronautiques en deux centres de coût distincts. La caisse aménagée utilise certains revenus commerciaux pour compenser les coûts aéronautiques.
- La définition de la caisse unique, de la caisse double ou aménagée, n'est pas simple, car la plupart des caisses d'aéroport se situent en réalité quelque part entre les deux.
- Le modèle de caisse mis en œuvre n'est pas un indicateur de pouvoir de marché, mais plutôt le reflet d'une approche commerciale et d'une méthode de comptabilisation des revenus issus des commerces et de la vente au détail.
- Les caisses unique et double sont largement utilisées dans la pratique : en Europe, en 2016, 52 % des aéroports ont utilisé une caisse unique, 37 % ont utilisé une double caisse et 10 % ont utilisé une caisse aménagée. Les aéroports à caisse unique ont géré 26 % du trafic européen, ceux avec une caisse aménagée et une caisse double, respectivement 29 % et 39 %.
- La double caisse offre de nombreux avantages. Elle permet la transparence sur les flux de recettes. Elle permet ensuite à l'aéroport d'assumer les risques liés à ses projets commerciaux ainsi que d'en tirer les bénéfices éventuels. Elle permet enfin de tarifier intégralement les services aéronautiques à leur coût réel, afin d'envoyer les bons signaux sur les investissements.
- En fin de compte, il vaut mieux laisser le choix du modèle de caisse à l'aéroport dans le cadre de son régime de régulation

1

COMPRENDRE LA CAISSE RÉGULÉE



Ce chapitre donne plus de détails sur la caisse régulée. La plupart des discussions sur la caisse régulée présupposent intrinsèquement la mise en œuvre de la caisse unique, double ou aménagée, ce qui implique une forme et des niveaux de régulation qui peuvent s'avérer inappropriés ou superflus dans la pratique. Le fait d'imposer un modèle de caisse spécifique **au niveau européen** ne répondra jamais aux exigences réelles de chaque aéroport en termes de régulation. La réglementation européenne devrait permettre à un aéroport de mettre en place le modèle de caisse le plus adapté à ses besoins ainsi qu'à ceux de ses usagers et de son territoire.

→ LA CAISSE UNIQUE

Dans le modèle de caisse unique, les recettes et les coûts des activités aéronautiques et non aéronautiques d'un aéroport sont pris en compte dans la fixation du niveau ou du plafond des redevances aéroportuaires. Cela signifie que les activités commerciales d'un aéroport, qui peuvent aller des parkings hors site aux commerces de détail, entrent dans le champ de la régulation.

En pratique, la caisse unique requiert effectivement d'un aéroport l'utilisation de ses bénéfices commerciaux pour réduire le montant des coûts aéronautiques imputables aux compagnies aériennes en déduisant au préalable les profits de l'activité non aéronautique de l'aéroport. Les redevances aéroportuaires ne sont pas basées sur le coût des services aéronautiques, mais sur ce coût diminué des recettes commerciales.

Certaines réglementations autorisent la suppression de certaines activités du périmètre régulé d'un aéroport dans le modèle de caisse unique.

→ LA DOUBLE CAISSE

La double caisse permet de fixer le niveau des redevances aéronautiques en fonction des coûts de prestation des services aéronautiques. Les coûts et recettes non aéronautiques sont comptabilisés séparément.

Pour mettre en œuvre la double caisse, un exploitant d'aéroport divise l'aéroport en unités commerciales aéronautiques et non aéronautiques, et soumet ses comptes à des vérifications et à des audits réalisés par des cabinets d'audit indépendants.¹ Plus précisément, avec la méthode de la double caisse :

- Seuls les espaces aéroportuaires dédiés aux services aéronautiques ou nécessaires aux activités aéronautiques, par exemple l'accès en surface, comportent des coûts récupérables par des redevances aéronautiques.

1. Au cours de leurs recherches en 2002 sur l'établissement de la double caisse pour les aéroports de Londres, les contractants de la CAA britannique ont estimé qu'il serait possible de contrôler avec précision l'affectation appropriée des installations et des coûts aéroportuaires à la bonne caisse. Le rapport sur l'allocation des coûts aéroportuaires (*Airport Cost Allocation Report*), de Europe Economics pour la CAA britannique (30 avril 2001)

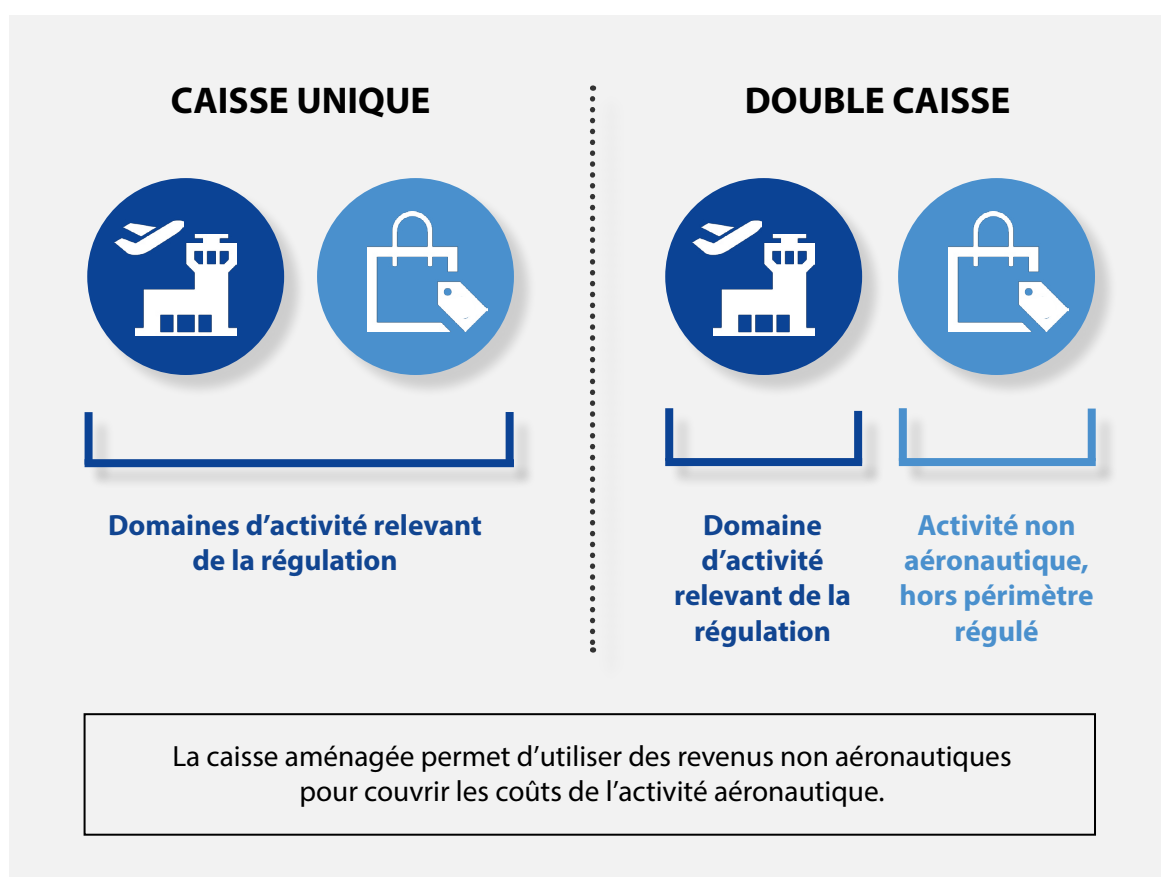
- Les espaces aéroportuaires proposant de la vente au détail, de l'immobilier, des produits alimentaires ou des boissons, des boutiques et même des kiosques au sein du terminal comportent des coûts récupérables sur les recettes générées par ces activités.

La double caisse a évolué au fur et à mesure que les aéroports se sont engagés de manière plus intensive dans des activités commerciales et de détail, les exploitants, propriétaires et régulateurs aéroportuaires ont réalisé qu'une meilleure comptabilité financière était nécessaire.² En outre, pour s'assurer que la régulation ne s'étend que là où elle est nécessaire, la double caisse limite le périmètre de la régulation à « l'activité purement monopolistique ».³

➔ LA CAISSE AMÉNAGÉE

La caisse aménagée permet d'utiliser des recettes tirées des activités non aéronautiques pour couvrir les coûts de l'activité aéronautique.

FIGURE 1 : LES MODÈLES DE CAISSE

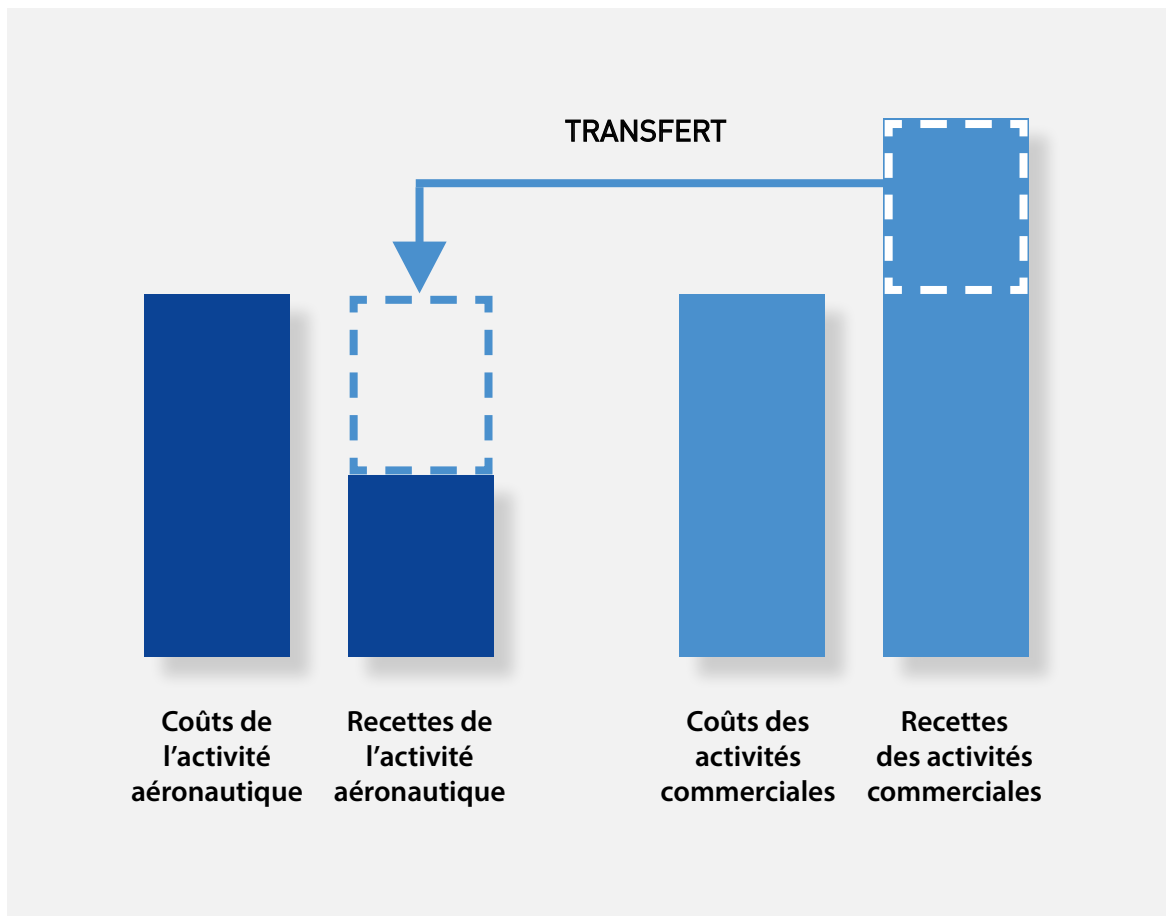


2. Le premier aéroport européen à appliquer une double caisse a été l'aéroport d'Hambourg en 2000. Niemeier, « Règlement des aéroports : Le cas de l'aéroport d'Hambourg - Présentation du point de vue de la politique régionale », janvier 2002.

3. Ibid.

En pratique, la différence entre les deux méthodes est qu'un aéroport à caisse unique doit utiliser les revenus des activités commerciales pour couvrir le déficit de l'activité aéronautique (dans le graphique ci-dessous, la case illustrée en blanc montre comment les revenus commerciaux sont utilisés pour couvrir les pertes de l'activité aéronautique). Il en résulte un transfert de richesse économique aux compagnies aériennes par le biais de coûts inférieurs au prix réel des services aéronautiques qu'elles utilisent.

FIGURE 2 : LES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES NE SONT PAS LIÉES AUX COÛTS DANS LE MODÈLE DE CAISSE UNIQUE CAR LES REVENUS DES ACTIVITÉS COMMERCIALES SUBVENTIONNENT LES COÛTS AÉRONAUTIQUES



2

LE PLAIDOYER INTÉRESSÉ
DES COMPAGNIES
AÉRIENNES EN FAVEUR
DE LA CAISSE UNIQUE



Les arguments pour ou contre la caisse unique et la caisse double ont été brandis dans de nombreuses enceintes et à maintes occasions. Plus récemment, les compagnies aériennes ont concentré leur opposition sur la possibilité donnée aux aéroports de choisir la manière dont ils assurent leur comptabilité, en proposant que les régulateurs imposent le modèle de caisse unique aux aéroports.⁴ Les arguments des compagnies aériennes en faveur de l'utilisation de la caisse unique peuvent être classés en deux catégories. Aucun de ces arguments ne s'appuie sur des preuves ou sur des motifs raisonnés.

Les compagnies aériennes affirment que les aéroports utilisant le modèle de double caisse ont des redevances plus élevées

La structure de coûts, ainsi que l'utilisation de recettes non aéronautiques pour offrir des primes ou des rabais, peuvent entraîner des charges réelles (revenu aéronautique par passager) identiques que l'on soit en caisse unique ou en caisse double/aménagée. Les données financières concernant les aéroports relevant de la directive européenne sur les redevances aéroportuaires montrent que les revenus aéronautiques (paiements réels par la compagnie aérienne) pour les aéroports utilisant le modèle de double caisse et de caisse aménagée ont été de 1,7 % inférieurs à ceux des aéroports utilisant le modèle de caisse unique en 2015 et de -0,9 % en 2016. Ces données ne devraient être considérées que comme un indicateur général de la similarité des niveaux de redevances dans les aéroports, quelle que soit la caisse utilisée. De nombreuses autres études théoriques et empiriques ont confirmé ce fait.⁵ Le niveau des redevances aéroportuaires dépend de nombreuses variables, dont l'une est le modèle de caisse, et il n'y a aucune raison de supposer qu'il coûterait plus cher à une compagnie aérienne d'opérer dans un aéroport à double caisse que s'il avait recours au modèle de caisse unique.

Les compagnies aériennes affirment que les revenus commerciaux sont créés par « leurs passagers » et donc que la caisse unique est le seul modèle « équitable »

Les allégations des compagnies aériennes sur un « lien indivisible » existant entre les passagers transportés entre les différents aéroports par les compagnies aériennes et les revenus non aéronautiques générés par ces mêmes passagers sont un argument de distribution peu justifié. Bien que la compagnie aérienne puisse penser que le passager lui appartient, cela n'autorise pas la compagnie aérienne à tirer profit des investissements que les aéroports ont réalisés, dans le secteur concurrentiel, dans des projets commerciaux et de vente au détail. Si l'affirmation des compagnies aériennes est avérée, il est alors également vrai que la destination conduit le passager à utiliser le transport aérien. Aucune compagnie aérienne ne paie une destination pour pouvoir y transporter des passagers. Aucun aéroport ne devrait donc être contraint de subventionner une compagnie aérienne pour ses passagers. La question du juste retour dépend de qui prend le risque. Avec le risque d'investissement pris par l'aéroport, ce sont aussi les aéroports et leurs investisseurs qui devraient en bénéficier. Les compagnies aériennes elles-mêmes sont libres d'investir ou d'exploiter leurs propres activités commerciales dans les aéroports, comme le font certaines.

1. Airlines for Europe (A4E) a publié un énoncé de position en mars 2017 stipulant que « la caisse unique est le seul moyen de réguler efficacement les redevances aéroportuaires ». https://a4e.eu/wp-content/uploads/2017/04/A4E-Position_Single-Till_March-2017.pdf

2. « Il est intéressant de noter qu'il semble que le mécanisme de régulation n'influence pas substantiellement le niveau des prix pratiqués par les aéroports. Ni le type de mécanisme de régulation (taux de rendement ou régulation par plafonnement des prix) ni le champ d'application de la régulation (à caisse unique ou à double caisse) ne sont des facteurs très pertinents » Germa Bel, Xavier Fageda, Facteurs expliquant les redevances dans les aéroports européens : Concurrence, taille du marché, propriété privée et réglementation, Documento de Trabajo 2009-31, Economía de las Infraestructuras, FEDEA - Abertis (novembre 2009) Steer Davies Gleave en 2017 pour la Commission européenne examinant l'évolution des redevances dans les aéroports concernés par la Directive européenne sur les redevances aéroportuaires a conclu que « les aéroports avec des caisses hybrides, ceux qui sont libres de définir les prix ou qui n'ont aucune caisse n'ont présenter qu'une faible augmentation ou diminution des redevances aéroportuaires » [“Appui à l'évaluation ex-post de la directive 2009/12/EC sur les redevances aéroportuaires” Steer Davies Gleave (décembre 2017), 4.165.]

3

LES CONSIDERATIONS
CLÉS POUR FIXER LE
MODÈLE DE CAISSE



La caisse régulée ne devrait pas servir à subventionner les compagnies aériennes, mais devrait garantir que ces dernières payent le juste coût, que les aéroports aient suffisamment de revenus pour financer leurs coûts sur le long terme et que les consommateurs jouissent d'aéroports de qualité et d'une connectivité abordable.

➔ UN AÉROPORT DOIT POUVOIR UTILISER LE MODÈLE DE CAISSE LE PLUS ADAPTÉ À L'AÉROPORT, AUX COMPAGNIES AÉRIENNES ET AUX PASSAGERS

L'utilisation d'un modèle de caisse spécifique devrait permettre à un aéroport, dans son cadre de régulation, de mieux servir l'ensemble des compagnies aériennes et des passagers. L'utilisation d'un modèle de caisse doit permettre de :

- **Baser les redevances aéroportuaires sur les coûts**

La double caisse permet à un aéroport d'être maître de la gestion de ses activités aéronautiques comme de celle de ses activités commerciales et de fournir des informations transparentes sur l'intégralité des coûts de la prestation de services aéronautiques.

Ceci est compatible avec le principe de « l'utilisateur payeur », largement promu comme mécanisme économique le plus efficace pour garantir que les utilisateurs des infrastructures reçoivent les bonnes indications sur le prix qui détermine leurs niveaux de consommation. Il convient de noter que, pour concurrencer d'autres aéroports afin d'attirer les compagnies aériennes et le trafic, un aéroport peut choisir de réduire ses coûts dans le cadre d'un accord commercial avec les compagnies aériennes. Pour ce faire, un aéroport utilisera les revenus des services commerciaux et de vente au détail pour réduire les frais facturés aux compagnies aériennes pour l'utilisation de l'aéroport.

Avec le modèle de caisse unique, les revenus tirés des activités non aéronautiques sont retranchés des coûts de l'aéroport, avant la fixation des redevances aéronautiques sur la base du reste. Il s'agit de la mise en œuvre d'une subvention croisée des bénéfices des activités commerciales pour réduire le recouvrement de coût requis dans les activités aéronautiques. Par conséquent, les compagnies aériennes, dans le dispositif de caisse unique, ne paieront jamais la totalité des coûts des installations et des services utilisés.

• **Induire des économies**

La caisse unique, comme la double caisse, peut inciter les exploitants des aéroports à augmenter leur efficacité et à atteindre leurs objectifs. La double caisse donne un signal clair du prix réel des services aéronautiques.

Le modèle de la caisse double incite fortement l'exploitant de l'aéroport à gérer le plus efficacement possible l'activité aéronautique, en maintenant des coûts bas pour les compagnies aériennes, afin d'améliorer sa position concurrentielle. Les conditions de concurrence limitent la capacité d'un aéroport à mettre en place des redevances aéroportuaires au niveau de ce qui est pratiqué sur le marché. Par définition, un aéroport, travaillant dans un environnement concurrentiel, tend à augmenter son volume d'activité. Si un aéroport ne s'efforçait pas à réduire ses coûts, il saperait sa position concurrentielle. Un volume plus élevé entraînera une utilisation plus efficace de la capacité, réduisant le coût par passager. Dans un système de caisse double, cela entraîne une diminution des redevances.

Le dispositif de caisse unique encourage, lui, l'efficacité et le développement en intégrant les prévisions des recettes commerciales et en permettant à l'aéroport de préserver l'avantage s'il devait aller au-delà des prévisions. En redéfinissant ces prévisions sur une période de temps fixe, cela incite à la fois l'aéroport à dépasser les prévisions et à investir dans les installations. Toutefois, une caisse unique transfère les bénéfices des activités non aéronautiques aux compagnies aériennes par des redevances inférieures au coût réel, subventionnant de manière efficace les compagnies.

• **Stimuler l'innovation commerciale**

La double caisse récompense l'investissement dans des développements commerciaux pour l'exploitant de l'aéroport, car ce dernier prend en charge tous les risques associés à ses projets commerciaux. Par conséquent, un exploitant d'aéroport disposant d'une double caisse peut avoir davantage de raisons de réaliser des investissements innovants.

Bien que de nombreux aéroports à caisse unique aient aussi stimulé la qualité et l'innovation commerciale, il n'est pas possible de mesurer concrètement le résultat qu'aurait induit une prise de risque supplémentaire dans un régime de double caisse.

• **Gérer efficacement les risques**

Les aéroports peuvent prendre le risque de développer des installations commerciales et de vente au détail, mais il n'est pas raisonnable d'attendre des compagnies aériennes qu'elles prennent le risque de financer ce coût, ou qu'elles puissent tirer des bénéfices dans ce domaine.

Dans le dispositif de double caisse, les exploitants d'aéroports sont les seuls à supporter le risque lié aux projets commerciaux. L'efficacité exige de répartir les risques en tenant compte des différentes possibilités données aux acteurs de prévenir les impacts d'une situation économique moins favorable que prévu. Les exploitants d'aéroports peuvent tirer parti de leur connaissance des clients des aéroports pour faire face aux conséquences de la baisse de rentabilité commerciale.

Dans le dispositif de caisse unique, une partie des risques liés aux activités commerciales est transférée aux compagnies aériennes par une volatilité accrue des redevances régulées des aéroports. Étant donné les conditions de concurrence croissantes de ces entreprises commerciales et le délai nécessaire pour remplacer un opérateur commercial sous-performant, les résultats financiers moins bons que prévu des activités commerciales d'un aéroport méritent examen. Si les activités commerciales d'un aéroport produisent des résultats financiers moins bons que prévu, cela pourrait entraîner des redevances aéronautiques plus élevées que prévu en raison de la baisse des transferts financiers d'une caisse à l'autre. Cela va à l'encontre d'un principe clé de régulation économique qui requiert une répartition efficace des risques entre les acteurs du marché.

• Assurer le développement à long terme des capacités aéroportuaires et de la qualité de service

Les aéroports ont été confrontés à un sous-investissement chronique ou à des investissements tardifs. Les compagnies aériennes ont de fait fréquemment utilisé tactiquement les procédures de consultation sur les redevances et sur les infrastructures afin de s'opposer aux investissements nécessaires à l'augmentation des capacités ou à l'amélioration de la qualité de service. Le sous-investissement est visible dans les contraintes de capacité croissantes, identifiées dans les publications d'EUROCONTROL sur Les défis de la croissance.

Le dispositif de caisse unique détermine le prix de l'utilisation des infrastructures aéronautiques en dessous du coût total de la prestation de ce service, ce qui peut entraîner un sous-investissement.⁶ Les aéroports fonctionnant avec une caisse unique sont clairement soumis à des pressions pour investir dans le développement de la capacité pour répondre à la demande de trafic et les données sur les dépenses d'investissement montrent que les aéroports continuent à investir de manière adéquate pour répondre à cette demande.

6. Cette question a également été soulignée par la CAA britannique dans le document de consultation de 2000, *Les approches de caisse unique et de double caisse pour la régulation des prix des aéroports*. 3.38 Bien entendu, de nombreux investissements soutiendront à la fois les activités aéronautiques et commerciales (par exemple, les nouveaux terminaux). Plus généralement, les investissements se traduisant par une augmentation du nombre de passagers généreront des recettes commerciales supplémentaires. Les rendements à long terme de ces investissements seront augmentés lors du recours à la méthode de double caisse, puisque la partie commerciale du rendement n'est plus récupérée. Les incitations à investir dans des capacités croissantes sont donc susceptibles d'être plus importantes sous un régime de double caisse que de caisse unique.

La double caisse fournit, quant à elle, des signaux de prix clairs sur les coûts aéronautiques réels et permet à un aéroport de tirer suffisamment de revenus de l'activité aéronautique pour attirer des financements privés en vue des investissements dans de nouvelles infrastructures. En ce qui concerne la qualité de service, la double caisse fournit aux aéroports une source de revenus pour financer les investissements que les compagnies aériennes, individuellement ou en groupe, ont rejetés lors des réunions de consultation. Si l'aéroport doit progresser en termes d'investissement, pour répondre aux besoins des passagers, malgré l'opposition des compagnies aériennes, la méthode de double caisse fournit à l'aéroport les ressources financières nécessaires.

➔ LE MODÈLE DE CAISSE MIS EN ŒUVRE NE DÉPEND PAS DE LA POSITION SUR LE MARCHÉ

Il est largement admis que le modèle de caisse n'a rien à voir avec le pouvoir de marché.⁷ Il n'y a aucune raison pour que l'activité commerciale hautement concurrentielle des aéroports entre, au même titre que les activités aéronautiques, dans le champ de la régulation. Les compagnies aériennes ont adopté un argument simple, mais trompeur, pour plaider en faveur de la mise en place de la caisse unique dans les aéroports. Les compagnies aériennes prétendent que la théorie économique montre qu'un aéroport, sur un marché concurrentiel, devrait nécessairement réduire autant qu'il le pourrait ses redevances aéronautiques, en utilisant l'ensemble de ses revenus provenant de l'activité commerciale, pour attirer davantage de compagnies aériennes. A défaut, il perdrait les compagnies aériennes au profit d'un aéroport qui appliquerait cette méthode.

Cet argument théorique n'est pas avéré dans le monde réel. L'argument des compagnies aériennes est fondé en théorie sur l'utilisation d'aéroports représentatifs (où tous les aéroports sont supposés être identiques). Une approche plus réaliste reconnaît que les aéroports ont différentes « caractéristiques d'entreprises » déterminant les recettes commerciales générées. Ce cadre montrerait que les aéroports doivent concurrencer des aéroports similaires et peuvent différencier leurs services en fonction de la qualité et d'autres facteurs expliquant les variations.

Les aéroports opèrent sur deux marchés primaires. Le premier marché est celui de l'aéronautique. Cela inclut toutes les parties de l'aéroport contribuant à permettre aux compagnies aériennes d'utiliser l'infrastructure pour atterrir et déplacer des avions pour embarquer et débarquer des passagers. Des preuves indiquent que la concurrence limite la capacité des aéroports à tirer profit de tout degré de pouvoir de marché.⁸

7. Niemeier a écrit que « la caisse unique transmet aux utilisateurs des rentes de monopole potentielles provenant d'activités autres que l'aviation par le biais de tarifs inférieurs, mais n'empêche pas la création d'un pouvoir de marché. Les rentes monopolistiques étant très probablement inférieures aux rentes de situation, la caisse unique déplace les loyers sans augmenter l'efficacité. » Niemeier - Régulation des grands aéroports : Document de consultation sur le statut quo et les options de réforme 2009-10 - © OECD/ITF, 2009, p. 18.

8. Oxera, « La poursuite du développement de la concurrence aéroportuaire », septembre 2017.

Le deuxième marché dans lequel opère un aéroport est celui des services commerciaux et de vente au détail situés au sein et autour de l'aéroport. Aujourd'hui, les aéroports en Europe sont des entreprises innovantes. Les parcs de stationnement de l'aéroport doivent être une valeur ajoutée et une source de commodités par rapport au transit local, aux taxis et aux parkings hors site. Les offres immobilières doivent concurrencer les sites éloignés de l'aéroport. Les magasins doivent offrir plus de commodités et de valeur qu'en centre-ville. Et pour le commerce de détail ainsi que les services de restauration, les compagnies aériennes sont elles-mêmes en concurrence en commercialisant fortement leurs offres dans l'avion. L'activité commerciale est un marché totalement concurrentiel. Pourquoi devrait-elle donc relever d'un régime de régulation qui est lui destiné à contrôler les éventuels abus en termes de pouvoir de marché ?

4

LA CAISSE RÉGULÉE ET LE CONTEXTE POLITIQUE



➔ LE LIVRE BLANC DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LE TRANSPORT DE 2011⁹

Le Livre blanc contient la vision de la Commission pour l'avenir du système de transport de l'UE et définit un programme politique pour la prochaine décennie. Bien que la question spécifique de la caisse régulée ne s'inscrive pas dans un document de stratégie aussi vaste, le Livre blanc adopte des principes plus larges délivrant des orientations sur de telles questions politiques plus détaillées.

Le Livre blanc soutient notamment l'utilisation accrue du principe de « l'utilisateur payeur », c'est-à-dire le principe économique standard selon lequel l'efficacité est maximisée lorsque les utilisateurs des infrastructures (dans ce cas) paient l'intégralité des coûts dus pour la fourniture de ces installations et services. Le fait d'agir autrement crée des incitations faussées et garantit une inadéquation entre l'offre et la demande, ayant pour résultat un marché inefficace. Par exemple, dans le secteur de l'aviation, si un aéroport saturé ayant recours au dispositif de caisse unique ne facture pas le prix total pour l'utilisation d'une piste peu fréquentée, davantage de compagnies aériennes et de passagers seront encouragés à utiliser cet aéroport, même si la capacité est déjà insuffisante. Dans le même temps, la qualité du service peut être inférieure à l'attente réelle des passagers (même en dehors des problèmes liés à la congestion), et l'exploitant de l'aéroport est confronté à davantage de difficultés pour réaliser les investissements nécessaires pour soulager les goulots d'étranglement. Ce problème se posera de plus en plus à mesure que le resserrement de la capacité aéroportuaire européenne se fera sentir.

Comme résumé dans le livre blanc « *Les usagers des services de transport paient la totalité des coûts du transport en échange de la réduction des zones de congestion, ainsi que de davantage d'informations, de sécurité et un meilleur service.* »¹⁰

Les utilisateurs dans le dispositif de caisse unique ne paieront jamais la totalité des coûts des installations et services utilisés. Cela pourrait ne pas être compatible avec les principes qui sous-tendent la stratégie globale de transport de la CE.

➔ LA DIRECTIVE SUR LES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES 2009

La directive est neutre sur le modèle de caisse. Toutefois, le considérant 9 fait référence au principe de la relation aux coûts. Le respect de ce principe peut ne pas être conforme à la tarification dans le modèle de caisse unique où les redevances aéroportuaires ne reflètent pas intégralement les coûts réels.

9. Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources

10. Ibid, Para. 19

➔ L'ORGANISATION D'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

L'OACI est neutre quant à la nature du modèle de caisse, déclarant que « conformément à la forme de surveillance économique adoptée, ces coûts **peuvent** être compensés par des revenus non aéronautiques ». ¹¹ L'OACI apporte une interprétation supplémentaire de ce principe. ¹² Parmi ses recommandations, l'OACI indique que :

- « Toutes les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques résultant de l'exploitation d'un aéroport reviennent, en premier lieu, à ce dernier. »
- « Il existe probablement plusieurs façons pour les aéroports de traiter les recettes extra-aéronautiques. »
- « Lors de la détermination de la manière dont les recettes extra-aéronautiques peuvent être utilisées, il convient d'accorder une haute priorité aux besoins en investissements des aéroports. »

Comme pour le Livre blanc de l'UE, l'OACI considère que « en principe, il est souhaitable ... que les utilisateurs supportent in fine **intégralement et équitablement** les coûts de mise à disposition de l'aéroport ». Une fois encore, une application correcte de ce principe pourrait ne pas être compatible avec le modèle de caisse unique.

➔ LA COMMUNICATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE, LES LIGNES DIRECTRICES SUR LES AIDES D'ÉTAT AUX AÉROPORTS ET AUX COMPAGNIES AÉRIENNES 2014/C 99/03

Au paragraphe 64, les Lignes directrices sur les aides d'État à l'aviation expliquent les dispositions autorisées pour le démarrage de liaisons aériennes dans un l'aéroport. Ledit paragraphe autorise toute subvention croisée des coûts aéronautiques et des revenus non aéronautiques prévue dans un accord commercial spécifique avec une compagnie aérienne. Étant donné que le paragraphe 64 s'applique à un accord spécifique entre un aéroport et une compagnie aérienne, il s'agit de savoir comment évaluer la marge dont dispose un aéroport pour l'ensemble de ses flux de revenus pour pouvoir offrir des incitations ou des rabais. Le paragraphe 64 ne dit pas que les subventions croisées tirés des revenus non aéronautiques sont la norme, ni qu'un aéroport doit proposer des subventions croisées pour toutes les activités de l'aéroport comme dans le modèle de caisse unique.

Par ailleurs, le paragraphe 97 des Lignes directrices précise que « Les coûts d'investissement relatifs aux activités non aéronautiques (soit, notamment, les parcs de stationnement, les hôtels, les restaurants et les bureaux) ne sont pas éligibles. », ce qui crée une nette différenciation entre les comptes aéronautique et non aéronautique.

11. Doc 9562 - Manuel sur l'économie des aéroports - 3^e édition, OACI, 2013, Para. 4.119 (Axe ACI EUROPE)

12. *Ibid*, Tableau 4.6

13. Doc 9082 - Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, 9^e édition 2012, OACI – Section II, Para. 1 (Axe ACI EUROPE)

5

DONNER AUX AÉROPORTS
LES OUTILS DE GESTION
POUR OFFRIR DES
RÉSULTATS OPTIMAUX
AUX PASSAGERS



IL EST PRÉFÉRABLE QUE LA GESTION FINANCIÈRE DES AÉROPORTS SOIT DÉTERMINÉE PAR L'EXPLOITANT

Il est de la plus haute importance de disposer d'un cadre qui assure les meilleures conditions pour un développement correct des capacités aéroportuaires dans une période où l'infrastructure est le premier défi pour l'aviation européenne.

La concurrence entre aéroports est une caractéristique bien établie du secteur européen du transport aérien aujourd'hui, les aéroports étant tout à la fois en concurrence pour attirer les services aériens nouveaux et existants, le trafic en correspondance et les passagers locaux. Le marché de l'aviation amplifie la concurrence aéroportuaire et détermine les niveaux de prix et de qualité des aéroports. Sur ce marché concurrentiel, les aéroports sont des entreprises sophistiquées se concentrant sur l'augmentation de leur trafic, la fourniture de services de meilleure qualité aux compagnies aériennes et la satisfaction des besoins des passagers.

La structure des prix devrait permettre aux aéroports d'être autosuffisants sur le long terme en générant des bénéfices satisfaisants pour investir suffisamment dans les capacités futures.

Dans ce contexte concurrentiel, le choix du modèle de caisse à utiliser devrait rester de la responsabilité de l'aéroport, dans le cadre de régulation fixé par le pays dans lequel il opère.



L'ACI EUROPE est la région européenne du Airports Council International (ACI), seule association professionnelle mondiale des exploitants aéroportuaires. L'ACI EUROPE représente **plus de 500 aéroports** dans 45 pays européens. Nos membres facilitent plus de 90 % du trafic aérien commercial en Europe : **2 milliards de passagers, 20 millions de tonnes de fret et 23,7 millions de mouvements d'avions** en 2016. Ces aéroports contribuent à l'emploi de **12,3 millions de personnes**, générant **675 milliards d'euros** chaque année (**4,1 % du PIB** en Europe).

CHAQUE VOL COMMENCE À L'AÉROPORT.

www.aci-europe.org
Twitter: @ACI_EUROPE

Réalisé par l'ACI EUROPE
Conçu par Caroline Terrée

© Copyright ACI EUROPE 2018