

## BAR France

Réponses aux questions de la consultation publique sur la définition de la méthodologie de détermination des CMPC aéroportuaires

### Prolégomènes

**La régulation des redevances aéroportuaires a été un des sujets majeurs traités dans le cadre du thème de la performance économique lors des dernières Assises du Transport aérien et force est de constater que la conclusion a été loin des espérances des compagnies aériennes qui ont participé à ces échanges**

**Les dispositions de la loi PACTE traitant de la double caisse et du CMPC ainsi que les récentes modifications apportées au Code de l'Aviation Civile n'ont fait qu'amplifier la frustration ressentie lors de cette occasion manquée de créer un cadre économique harmonieux pour les opérateurs aériens et les aéroports**

**Nous ne pouvons que nous élever contre certaines dispositions contraires à tout sens du commerce consistant à opposer des aéroports à fort pouvoir de marché par leur situation monopolistique face aux compagnies aériennes soumises à un environnement concurrentiel exacerbé.**

**Les aéroports doivent être les agents d'une meilleure connectivité aérienne nécessaire au développement des échanges commerciaux et touristiques et jouant en cela un rôle critique dans la performance économique d'un pays.**

**Pour ces raisons leurs obligations de prestataires doivent être adaptées aux besoins du marché dans une relation économique adéquate et équilibrée avec les compagnies aériennes génératrices de la demande passagers et cargo.**

**A ce titre le rôle du régulateur est primordial pour s'assurer, en toute indépendance, du juste niveau des redevances en contrepartie des services rendus**

**Pour répondre aux questions posées par l'Autorité de régulation des transports concernant la méthodologie de détermination des CMPC aéroportuaires, il nous apparaît nécessaire, eu égard ce qui précède, de mettre en perspective la baisse constante du prix des billets d'avions- 60% en 40 ans – et ,partant ,l'érosion de leur marge- face à la hausse permanente des redevances permettant aux aéroports, non soumis aux pressions concurrentielles de dégager de substantiels profits.**

**In fine nous souhaitons réaffirmer notre opposition au système de caisse double ou aménagée dont les seuls effets conduisent non seulement à renforcer le pouvoir de marché de aéroports et à leur seul bénéfice au mépris des recommandations édictées par l'OACI(Note9082),la Commission européenne(Directive 2009/12) et le Forum Thessalonique (Rapports 2016/2017/2018) mais également en privant les compagnies aériennes de toutes les externalités positives générées par elles et leurs clients utilisateurs des installations aéroportuaires.**

Question 1 – Objectifs visés Est-ce que les critères précités vous semblent exhaustifs ? Si non, quels sont les critères manquants ? Quelle pondération associée à chaque critère vous semble correctement refléter vos attentes du rôle d'un régulateur économique ?

**Comme il a été dit dans le préambule il appartient au régulateur de s'assurer ,en utilisant tous les critères qui lui semblent les plus pertinents ,de la bonne définition de la relation aux coûts des prestations fournies par l'opérateur aéroportuaire et en cela de veiller a la juste proportionnalité du CMPC, déterminant essentiel du niveau des redevances, au risque encouru par l'investisseur**

**Pour cela il devra prendre en compte les réelles nécessités d'investissement a moyen et long terme(au-delà du délai réglementaire des CRE) et veiller aux bons déterminants de la qualité de service, à la productivité du prestataire et aux coûts d'exploitation adaptés aux réelles nécessités**

**Comme il est fait mention supra il n'est pas inutile de rappeler les éléments essentiels de la bonne approche économique du sujet repris dans le considérant 9 de la Directive européenne précitée mentionnant « *Le Conseil de l'OACI a adopté en 2004 des politiques relatives aux redevances aéroportuaires incluant, entre autres, es principes de la relation aux couts, de la non-discrimination et d'un mécanisme indépendant de régulation économique des aéroports* »**

Question 2 – Comparaison du CMPC au ROCE Dans le cadre de la validation d'un CRE, le ROCE moyen sur la durée de la période d'application est comparé au CMPC. Cette approche vous semble-t-elle pertinente ? Si non, quelle alternative proposez vous ?

**Le principe de double caisse édictée par voie réglementaire pour ADP et ACA s'oppose aux recommandations de la directive EU (considérant 2) et aussi a celles formulées par la Coaero dans son avis du 27 juin 2015 relatif au CRE préconisant la prise en compte des recettes commerciales pour fixer les redevances posant ainsi la question de l'impact de la contribution des commerces sur le ROCE.**

**EN toute logique le ROCE du périmètre régulé devrait être comparé à un CMPC régulé non sur une période annuelle mais sur une période d'investissement pour permettre une modération de l'évolution des tarifs afin d'éviter les à-coups conjoncturels et tenir compte du contexte**

Question 3 – Cohérence des éléments de la proposition tarifaire Quels sont les risques non quantifiables qu'il vous semble nécessaire de prendre en compte dans le CMPC ?

**Dans son rapport de décembre 2016 le Forum de Thessalonique a considéré que le levier du risque commercial et de trafic est fortement atténué par la résilience de la demande du transport aérien et dans la plupart des cas par le bas niveau de concurrence auquel est soumis un aéroport**

**Ce qui est exactement le cas des aéroports de plus de 5millions de passagers entrant dans la compétence de l'ART**

**Or dans une hypothèse de CRE nous observons une volonté de transfert, malgré une situation monopolistique, du risque des aéroports vers les compagnies pour privilégier la performance économique de l'investisseur situation parfaitement inique au regard des niveaux des taux sans risques en vigueur sur le marché local et mondial**

**Pour cette raison, et a fin de corriger dette asymétrie du risque /CMPC élevé il semble, pour un juste équilibre, d'établir un CMPC normatif plus en rapport avec la réalité du risque encouru**

Question 4 – Période d'application Dans quelle mesure, selon vous, la méthodologie de détermination du CMPC doit-elle être influencée par la durée de la période d'application

**Un CRE, surtout dans un contexte de privatisation est une garantie de bonne opération financière pour un aéroport qui peut donc calculer tranquillement la durée de l'opération quasiment assuré de sa performance en regard du risque contrôlé**

Question 5 - Données financières publiées par l'opérateur dans le cadre d'un CRE

Dans le cadre d'un CRE, dans la mesure où les données financières de l'opérateur peuvent s'éloigner des données de marché, jugez-vous qu'il soit de bonne pratique que l'opérateur fournisse, à titre d'information, l'écart entre les paramètres de marché imposés par la loi et ceux propres à l'opérateur ? Si non, pourquoi ?

**Il est évident que l'opérateur aéroportuaire doit fournir, en toute transparence et sous contrôle de l'ART ce données aux compagnies .C'est l'essence même du principe de consultation**

Question 6 - Horizon temporel historique, prédictibilité vs cohérence En lien avec la pondération des critères de prédictibilité (« stabilité de la méthode (formule) ») et de cohérence (« bonne anticipation des évolutions pendant la période régulée ») évoquée à la question 1, est-il selon vous préférable, à chaque homologation tarifaire ou validation de CRE, s'agissant de l'estimation du Rf et du Rm selon un horizon temporel historique, d'appliquer toujours mécaniquement la même méthode, ou bien d'élaborer chaque fois si nécessaire une nouvelle méthode ad hoc ? Pour quelles raisons ? Si la méthode doit être toujours la même, laquelle devrait-elle être selon vous pour chacune des durées de période d'application (homologation tarifaire annuelle vs validation de CRE) ? Pour quelles raisons ?

**Une analyse cas par cas s'impose selon une méthode applicable a tous les aéroports et pour les mêmes raisons exposées supra en 2 on ne peut rester dans un cadre fixe et immuable et il importe de définir une clause de revoyure**

**C'est a nos yeux une des raisons d'être d'un régulateur de pouvoir apprécier l'évolution d'une situation donnée et d'exercer pleinement son devoir de contrôle**

Question 7 - Horizon temporel historique, maturité de l'instrument de Rf Dans une approche selon un horizon temporel historique, quelle maturité de l'instrument de Rf est selon vous souhaitable ? Pour quelles raisons ?

**Sur ce point nous nous referons aux préconisations du Forum de Thessalonique proposant l'utilisation du taux à terme implicite de 10 ans dans le cas d'une régulation pluriannuelle**

Question 8 – Horizon temporel prospectif, durée de la moyenne à court terme

Dans une approche selon un horizon temporel prospectif, quelle est selon vous la durée de la moyenne à court terme (entre quelques jours et 1 an) à retenir pour chacune des durées de période d'application (homologation annuelle ou validation CRE) ? Pour quelles raisons ?

**De par leurs cotés aléatoires et éminemment subjectifs nous ne préconisons pas d'approches prospectives préférant une approche historique plus robuste en termes de cohérence et de transparence suivant en cela les préconisations du Forum excluant tous types d'observations atypiques dues a des événements exceptionnels .Ce même Forum recommande de s'en référer à la Banque Mondiale ,au FMI, l'OCDE, la Banque Européenne et si nécessaire aux agences mondiales de notation**

**Sur une période annuelle une pratique acceptable est de baser le taux de l'obligation sur un » spot rate « mais dans ce cas il peut être préférable d'utiliser une moyenne pour éviter toute appréciation atypique ponctuelle**

Question 9 - Risque de marché, choix d'un horizon temporel historique ou prospectif

Pensez-vous qu'il faille choisir une des approches de manière exclusive ? - Si oui, pourquoi ? - Si non, quelle méthode de pondération des deux approches proposez-vous et pourquoi ?

**CF réponse point 8.Rien de plus à ajouter**

Question 10 - Risque de marché, alternatives Quelle autre méthode d'estimation des paramètres  $R_f$  et  $R_m$  suggèreriez-vous ? Pourquoi ? Dans quelle mesure serait-elle davantage en ligne avec les objectifs de régulation poursuivis, notamment en termes de transparence, d'objectivité, de fréquence de publication des données, de condition d'accès aux données, et de vérifiabilité par l'ensemble des parties prenantes ?

**Nous ne nous prononcerons pas ne disposant pas de références particulières sur ce point**

Question 11 – Marché de référence

Est-il selon vous préférable de retenir le marché national ou bien le marché européen et pourquoi ?

**Il ne paraît pas exister de cohérence dans les modèles d'évaluation de régulation européens avec beaucoup de spécificités locales non transposables pour étalonner une référence commune ne serait que le spread financier démarquant les Etats**

**Pour les mêmes raisons exposées supra en 2 on ne peut rester dans un cadre fixe et immuable et il importe de définir une clause de revoyure de la méthode**

Question 12 – Instrument d'estimation du Rm Sugeriez-vous de retenir un autre instrument d'estimation du Rm qui respecte les critères susmentionnés : représentativité, transparence, fréquence de publication, etc. ? Si oui, pour quelles raisons ?

**Même si le Régulateur est à même d'évaluer le Rm il peut être suggéré d'utiliser le Rm historique sur la base des informations disponibles sur le marché en évitant de recourir à la moyenne arithmétique tendanciellement surévaluée L'important, comme nous l'avons évoqué en préambule est de privilégier la proportionnalité**

Question 13 – Instrument d'estimation du Rf

À l'aune de tout ce qui précède, sugeriez-vous de retenir un autre instrument d'estimation du Rf ? Pour quelles raisons ?

**Nous nous en tiendrons à la référence des OAT françaises**

Question 14 – Modalités calculatoires du  $\beta_u$  Quelle fréquence d'échantillonnage est selon vous pertinente pour chaque durée de période d'observation ? Faut-il, selon vous, appliquer un retraitement statistique de manière systématique ? Si oui, quel type de retraitement statistique est selon vous pertinent ?

NSP

Question 15 – Composition de l'échantillon de comparables Faut-il, le cas échéant, retraiter le périmètre non régulé des comparables ? Si oui, quand et comment ? Est-il envisageable, selon vous, de retenir un échantillon de comparables basé sur des sociétés à l'activité régulée autre qu'aéroportuaire ? Quels sont les autres secteurs représentatifs, en termes de taille, de nature, de localisation géographique des activités et de cycle d'investissement, de certaines des activités des aéroports ?

**Cette question est obérée par la problématique essentielle de la double caisse dont principalement ADP pour lequel il apparait nécessaire de procéder au retraitement du périmètre non régulé avec la difficulté qui en dérive pour appliquer les bons paramètres d'évaluation notamment le risque de ces activités**

Question 16 – Pondération de la pertinence des comparables Existe-t-il selon vous d'autres paramètres influençant le degré d'exposition au risque systématique du périmètre régulé ? Quelle pondération proposeriez-vous, pour quel aéroport ?

NSP

Question 17 – Valeur du  $\beta_u$

Compte tenu de ce qui précède, faut-il selon vous retenir une fourchette unique pour l'ensemble du secteur ? Si oui, laquelle et pourquoi ? À défaut, quelles seraient la valeur minimale et la valeur maximale à retenir pour l'ensemble des activités régulées de chaque aéroport ? Pourquoi ?

**Comme il est évoqué précédemment les aéroports ont une exposition au risque relativement limitée de par leur pouvoir de marché mais il faut cependant tenir compte des spécificités de chacun et une référence unique semble difficilement applicable**

**Le Forum indique que dans des conditions économiques normales le Beta des aéroports régulés doit être généralement bas, le risque systématique étant inférieur au marché**

**Pendant le Régulateur saura éventuellement trouver, dans l'analyse d'autres entreprises régulées exogènes à notre activité des éléments de références utiles pour son appréciation**

Question 18 – Coût de la dette

Dans quelle mesure est-il selon vous souhaitable de retenir une part normative du coût prospectif de la dette historique ? Pourquoi ? Quelle clé de prise en compte de la dette historique souhaitez-vous proposer ?

**Tenant en compte la volatilité actuelle des marchés il apparaît nécessaire d'introduire une part normative pour éviter les a coups du marché financier**

Question 19 – Levier financier Compte tenu de ce qui précède, est-il selon vous souhaitable de retenir, dans le cadre de la régulation des redevances aéroportuaires, une fourchette unique, par exemple les valeurs usuelles à date de mise en service des actifs aéroportuaires greenfield situées entre 40 % et 60 %, voire une valeur unique, pour l'ensemble des périmètres régulés ? Si oui, selon vous quelle fourchette ou quelle valeur et pourquoi ? Autrement, quelles seraient la valeur minimale et la valeur maximale à retenir pour l'ensemble des activités régulées de chaque aéroport ? Pourquoi

**Une fourchette unique ne semble pas recommandable ni appropriée en raison de la diversité des structures financières des aéroports**

**Chacun doit être en mesure de se financer au moindre cout possible donc à des taux acceptables**

Question 20 – Taux d'imposition Dans quelle mesure selon vous faudrait-il tenir compte de certaines des spécificités fiscales relatives à l'activité régulée ? Lesquelles et pourquoi ?

Nous indiquerons seulement la nécessité d'utiliser un plafond de déductibilité des intérêts de 75%