


|  |  |
|--|--|
|  <p><b>Chambre Syndicale du Transport Aérien</b></p> | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

## PREAMBULE

La régulation économique aéroportuaire française a récemment évolué, nos réponses se comprennent dans ce nouveau cadre. La Chambre Syndicale du Transport Aérien (CSTA<sup>1</sup>) considère que ce nouveau cadre de régulation n'est pas correctement défini. De nombreux éléments manquent dans la définition des pouvoirs du régulateur, notamment telle que précisée par le décret du 3 octobre 2019.

La CSTA, au nom de ses compagnies membres, s'en est inquiétée dans un courrier du 24 septembre à M. le Président de la section des Travaux Publics du Conseil d'État, pendant l'examen de ce projet de texte. Elle a partagé leurs préoccupations, et s'est associée à la réaction que sa compagnie aérienne membre, Air France, lui a également adressée par courrier du 24 octobre 2019. Les préoccupations majeures sont notamment :

- La compétence exclusive du Ministre chargé de l'Aviation civile de fixer par arrêté le périmètre dit « régulé », ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant aéroportuaire extérieures à ce périmètre ainsi que les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges du périmètre régulé ;
- La possibilité de contrôle effectif par l'autorité de supervision indépendante des conditions dans lesquelles les exploitants établiront le niveau des redevances soumises à homologation ;
- Le délai imparti à l'autorité de supervision indépendante pour homologuer les tarifs ;
- Les modalités de fixation des tarifs des redevances par l'autorité de supervision indépendante, et la possibilité en découlant de maintenir les mêmes tarifs, sans rattrapage, pendant 24 mois (jusqu'à 36 mois en cas de contrat de régulation économique).

L'exécutif français a ainsi décidé de se réserver le pouvoir de fixer le modèle de caisse appliqué aux aéroports, et de priver, entre autres, l'Autorité de Régulation des Transports de tout pouvoir de contrôle en la matière.

La CSTA maintient que le seul modèle de régulation valable est le modèle de la caisse simple. Seul ce modèle permet de rémunérer de manière équitable toutes les parties prenantes de l'aéroport.

Par ailleurs, la CSTA, directement concernée par les conséquences de ce nouveau cadre, est particulièrement attachée (i) à la transposition de l'esprit et de la lettre de la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009, (ii) au respect des principes généraux de droit applicables aux redevances ainsi qu'à celui de « juste rémunération du capital » érigé par la Loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, (iii) à l'efficacité du contexte réglementaire et des pouvoirs donnés à l'autorité de supervision indépendante.

La CSTA, ainsi que le SCARA, a ainsi saisi le Conseil d'État d'une demande contentieuse en annulation du décret susvisé.

<sup>1</sup> La CSTA représente quatorze compagnies aériennes françaises – dont la société Air France, son principal adhérent –, soit 95 % du transport aérien français. Elle constitue un des sept groupements professionnels membres de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM), principale organisation professionnelle du secteur aérien en France.

|  |  |
|--|--|
|  <p><b>Chambre Syndicale du Transport Aérien</b></p> | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

## QUESTIONS :

1. EST-CE QUE LES CRITERES PRECITES VOUS SEMBLANT EXHAUSTIFS ? SI NON, QUELS SONT LES CRITERES MANQUANTS ? QUELLE PONDERATION ASSOCIEE A CHAQUE CRITERE VOUS SEMBLE CORRECTEMENT REFLETER VOS ATTENTES DU ROLE D'UN REGULATEUR ECONOMIQUE ?

Le premier objectif de la régulation des redevances aéroportuaires doit être de protéger et de défendre les intérêts des usagers de l'aéroport. De par sa structure monopolistique un aéroport détient un fort pouvoir de marché et ne subit pas de réelle concurrence ce qui lui permet d'engranger de forts profits aux dépens de ses clients. L'atteinte de cet objectif passe par :

- La mise en place d'une exploitation économiquement efficace ;
- La mise en œuvre d'investissements adaptés aux besoins réels des usagers et efficaces dans leur réalisation ;
- La garantie d'un haut niveau de qualité de service ;
- La maîtrise des tarifs pour les usagers de la plateforme.

Les différents critères cités dans le document nous semblent tous cohérents et la CSTA ne préconise pas de pondération spécifique entre eux. Cependant le critère essentiel de l'adéquation – voire la proportionnalité – du CMPC aux risques encourus par l'aéroport n'apparaît pas dans la liste. Pour la CSTA, ce critère doit être le premier pris en compte dans le calcul du CMPC et à ce titre doit avoir une pondération plus forte que les critères précités. Le CMPC permet l'appréciation de la *juste rémunération* d'un aéroport. Cette rémunération dépend des risques encourus par les aéroports dans leurs activités. Ainsi, avant tout autre critère annexe, il convient d'évaluer de manière précise et indépendante le niveau de risque supporté par l'aéroport et de calculer le CMPC de manière proportionnelle à ce niveau de risque. Cette évaluation se doit d'ailleurs d'être différente dans le cadre (i) d'un régime de caisse unique, et (ii) d'un régime de caisse aménagée ou double, pour lequel doivent être distingués les CMPC du périmètre régulé et du périmètre commercial.

2. DANS LE CADRE DE LA VALIDATION D'UN CRE, LE ROCE MOYEN SUR LA DUREE DE LA PERIODE D'APPLICATION EST COMPARE AU CMPC. CETTE APPROCHE VOUS SEMBLE-T-ELLE PERTINENTE ? SI NON, QUELLE ALTERNATIVE PROPOSEZ-VOUS ?

L'évaluation de la *juste rémunération* des capitaux au travers de la comparaison entre le CMPC et le ROCE est une approche pertinente dans le cadre d'un régime de caisse unique et sur la longue durée. Dans le cadre d'un régime de double caisse, il est nécessaire de noter que le CMPC du périmètre régulé est nécessairement d'une part (i) inférieur au CMPC pour l'ensemble du périmètre d'activité des deux caisses, d'autre part lui-même (ii) inférieur au CMPC du périmètre non-régulé. Dans la réponse spécifique de la CSTA au cabinet Swiss Economics sur les risques pesant sur la rentabilité financière des aéroports, les raisons pour lesquelles le périmètre régulé est moins risqué que le périmètre non-régulé ont été détaillées.

Concernant la temporalité de la comparaison entre ROCE et CMPC, la CSTA soutient que celle-ci doit avoir lieu sur un cycle complet d'investissement et non sur 1 an ou sur 5 ans (dans le cadre d'un CRE). En effet, en début de période, la réalisation d'investissements entraîne mécaniquement sur un horizon court-terme une baisse du

|  |  |
|--|--|
|  <p><b>Chambre Syndicale du Transport Aérien</b></p> | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

ROCE. Ne serait-ce que sur la durée d'un CRE, un calendrier judicieux de ces investissements permet de moduler la valeur du ROCE, période tarifaire par période tarifaire annuelle. Le décalage d'investissements ou de la mise en service des actifs associés peut permettre, de jouer sur la variation du différentiel entre ROCE et CMPC tout au long d'un CRE, et même, par effet de *cut-off* lorsqu'ils sont différés d'un CRE au suivant, sur la valeur d'atterrissage du ROCE en fin de CRE, d'autant que rien ne garantit que le CMPC du CRE suivant soit identique. La prise en compte du cycle complet d'investissement pour la comparaison entre CMPC et ROCE permet d'éviter les comportements de certains aéroports consistants à retarder tous les investissements sur la fin du CRE, avec des débords possibles, afin d'obtenir artificiellement un niveau de ROCE inférieur au CMPC.

### 3. QUELS SONT LES RISQUES NON QUANTIFIABLES QU'IL VOUS SEMBLE NECESSAIRE DE PRENDRE EN COMPTE DANS LE CMPC ?

La CSTA a transmis une réponse spécifique sur ce sujet au cabinet Swiss Economics, mandaté par l'ART. On s'y réfèrera.

La CSTA souhaite rappeler, en substance, qu'en France le cadre de régulation est très favorable aux aéroports. Ils disposent d'une forte marge de manœuvre concernant l'aménagement de leur régime (passage en double caisse ou caisse aménagée en accord avec l'État et sans consultation des usagers) et leur régulation (choix d'établir un CRE, de procéder ou non à l'homologation annuelle des tarifs, de modifier les tarifs soumis à homologation après la consultation des usagers en Commission Consultative Économique ; possibilité de modifier ces tarifs sans nouvelle consultation en cas de refus d'homologation ; possibilité tacite de ne pas faire homologuer les tarifs pendant 24 mois ; etc.).

### 4. DANS QUELLE MESURE, SELON VOUS, LA METHODOLOGIE DE DETERMINATION DU CMPC DOIT-ELLE ETRE INFLUENCEE PAR LA DUREE DE LA PERIODE D'APPLICATION ?

De manière théorique, un horizon temporel lointain est plus difficile à prévoir, il implique plus de risques et donc une rémunération plus importante.

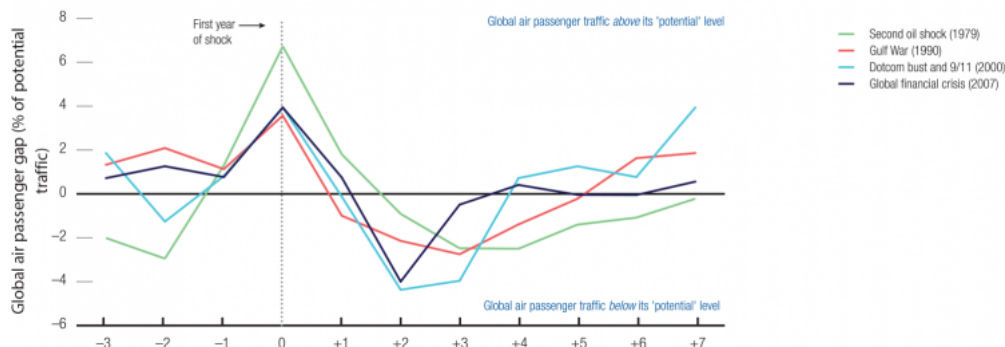
Cependant, en France, un tel principe empirique ne peut s'appliquer directement. Comme rappelé précédemment, la mise en place d'un Contrat de Régulation Économique (durée d'application plus longue) est dépendante de la volonté des aéroports. Comme tout agent économique, un aéroport cherche à maximiser ses gains et ne fera donc ce choix que s'il pense pouvoir tirer des surprofits de cette situation. Disposant d'informations que les usagers de l'aéroport n'ont pas, il peut s'appuyer sur cette asymétrie d'information et compenser ainsi le niveau de risque associé à une échéance plus longue.

La méthodologie de détermination du CMPC doit prendre en compte le pouvoir de marché des aéroports et ne pas considérer qu'une durée d'application plus longue nécessite une rémunération mécaniquement plus importante. La stabilité et la résilience aux crises de l'évolution du transport aérien sur le long-terme corroborent par ailleurs cette considération.

Date : 09/12/19  
Auteur : CSTA

**Définition de la méthodologie de détermination des  
CMPC aéroportuaires.**

Figure 3: Global air 'passenger gap' before and after selected shock events




Source : IATA.

5. DANS LE CADRE D'UN CRE, DANS LA MESURE OU LES DONNEES FINANCIERES DE L'OPERATEUR PEUVENT S'ÉLOIGNER DES DONNEES DE MARCHÉ, JUGEZ-VOUS QU'IL SOIT DE BONNE PRATIQUE QUE L'OPERATEUR FOURNISSE, A TITRE D'INFORMATION, L'ÉCART ENTRE LES PARAMETRES DE MARCHÉ IMPOSÉS PAR LA LOI ET CEUX PROPRES À L'OPERATEUR ? SI NON, POURQUOI ?

La CSTA se positionne en faveur d'une forte transparence entre tous les acteurs. Dans ce cadre, la CSTA est favorable à la transmission de ces informations par l'opérateur. Elle souhaite de plus que ces données soient contrôlées par le régulateur et que les usagers puissent y avoir accès et y apporter leurs commentaires.

6. EN LIEN AVEC LA PONDERATION DES CRITERES DE PREDICTIBILITE (« STABILITE DE LA METHODE (FORMULE) ») ET DE COHERENCE (« BONNE ANTICIPATION DES EVOLUTIONS PENDANT LA PERIODE REGULEE ») 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 METHODE, OU BIEN D'ÉLABORER CHAQUE FOIS SI NÉCESSAIRE UNE NOUVELLE METHODE AD HOC ? POUR QUELLES RAISONS ? SI LA METHODE 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 méthodologie figée dans le temps et ne pouvant pas évoluer en fonction des contingences ne semble pas adaptée. La CSTA est favorable à un cadre global dans lequel s'inscrit la méthode afin de conserver une cohérence d'ensemble, mais il lui paraît nécessaire de pouvoir ajuster le calcul et les différents paramètres utilisés à chaque estimation. Plus le régulateur pourra ajuster les paramètres aux cas particuliers de chaque aéroport, plus le résultat sera un reflet fidèle de la réalité économique. Ainsi, les approches pour le RF et le RM peuvent être différentes s'il s'agit d'une homologation annuelle ou celle d'un CRE.

|  |  |
|--|--|
|  | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

7. DANS UNE APPROCHE SELON UN HORIZON TEMPOREL HISTORIQUE, QUELLE MATURITE DE L'INSTRUMENT DE RF EST SELON VOUS SOUHAITABLE ? POUR QUELLES RAISONS ?

La CSTA considère que les obligations étatiques à maturité 10 ans, qui sont pour le moment celles utilisées, sont les plus adaptées au marché. Une maturité plus courte n'est pas adaptée à la durée de vie – longue – des actifs aéroportuaires. Cependant, tout comme pour la question précédente, il faut maintenir une certaine flexibilité dans le choix des paramètres de manière pouvoir adapter et changer de RF en cas d'évènement imprévu.

8. DANS UNE APPROCHE SELON UN HORIZON TEMPOREL PROSPECTIF, QUELLE EST SELON VOUS LA DUREE DE LA MOYENNE A COURT TERME (ENTRE QUELQUES JOURS ET 1 AN) A RETENIR POUR CHACUNE DES DUREES DE PERIODE D'APPLICATION (HOMOLOGATION ANNUELLE OU VALIDATION CRE) ? POUR QUELLES RAISONS ?

La CSTA privilégie l'approche historique dans la détermination du RM plutôt que l'approche prospective. La méthode prospective, qui repose en partie sur des éléments subjectifs, peut être sujette à de nombreux biais. Ainsi, la CSTA n'est pas certaine que la méthode prospective soit assez robuste pour être utilisée à des fins de régulation. Aussi, la CSTA préfère les approches historiques pour leurs cohérence, stabilité, transparence et objectivité, tout comme la majorité des régulateurs, dans le secteur aéroportuaire comme ailleurs.

9. PENSEZ-VOUS QU'IL FAILLE CHOISIR UNE DES APPROCHES DE MANIERE EXCLUSIVE ? - SI OUI, POURQUOI ? - SI NON, QUELLE METHODE DE PONDERATION DES DEUX APPROCHES PROPOSEZ-VOUS ET POURQUOI ?

Comme expliqué précédemment, la CSTA ne considère pas que la méthode prospective soit adaptée.

10. QUELLE AUTRE METHODE D'ESTIMATION DES PARAMETRES RF ET RM SUGGERERIEZ-VOUS ? POURQUOI ? DANS QUELLE MESURE SERAIT-ELLE DAVANTAGE EN LIGNE AVEC LES OBJECTIFS DE REGULATION POURSUIVIS, NOTAMMENT EN TERMES DE TRANSPARENCE, D'OBJECTIVITE, DE FREQUENCE DE PUBLICATION DES DONNEES, DE CONDITION D'ACCES AUX DONNEES, ET DE VERIFIABILITE PAR L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES ?

Le Forum de Thessalonique ne propose pas d'alternative. Au travers de sa courte expérience, la CSTA n'a pas identifié de méthodes alternatives crédibles régulièrement appliquées par des régulateurs.

|  |  |
|--|--|
|  | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

**11. EST-IL SELON VOUS PREFERABLE DE RETENIR LE MARCHE NATIONAL OU BIEN LE MARCHE EUROPEEN ET POURQUOI ?**

Les aéroports sont ancrés dans les territoires, interfaces avec l'international. Ils restent cependant des structures nationales, pour les principaux d'entre eux relevant du périmètre de compétences de l'ART, que la loi qualifie d'ailleurs d'aéroports régionaux d'intérêt national. La CSTA privilégie l'utilisation du marché national plutôt que le marché européen. En cas d'événement exceptionnel (par ex : crise financière) intervenant sur le marché considéré, l'utilisation du *bêta* d'un autre marché peut néanmoins être envisagée, si elle s'avère plus pertinente.

**12. SUGGERERIEZ-VOUS DE RETENIR UN AUTRE INSTRUMENT D'ESTIMATION DU RM QUI RESPECTE LES CRITERES SUSMENTIONNES : REPRESENTATIVITE, TRANSPARENCE, FREQUENCE DE PUBLICATION ETC. ? SI OUI, POUR QUELLES RAISONS ?**

La CSTA privilégie l'utilisation du RM historique, avec le maximum de données possible pour le marché considéré, avec échantillonnage quotidien si possible, et sur le marché national par rapport à l'indice principal.

Il revient de plus de considérer l'utilisation de la moyenne géométrique, l'utilisation de la moyenne arithmétique entraînant une surestimation systématique du RM.

**13. À L'AUNE DE TOUT CE QUI PRECEDE, SUGGERERIEZ-VOUS DE RETENIR UN AUTRE INSTRUMENT D'ESTIMATION DU RF ? POUR QUELLES RAISONS ?**

En théorie, un instrument tel les OAT allemandes pourrait être plus adapté que les OAT françaises. Cependant, il faudrait retraiter les estimations du RM et les corriger des impacts spécifiques, dans la mesure du possible, de la période hyper-inflationniste allemande.

**14. QUELLE FREQUENCE D'ECHANTILLONNAGE EST SELON VOUS PERTINENTE POUR CHAQUE DUREE DE PERIODE D'OBSERVATION ? (MODALITES CALCULATOIRES DU BU) FAUT-IL, SELON VOUS, APPLIQUER UN RETRAITEMENT STATISTIQUE DE MANIERE SYSTEMATIQUE ? SI OUI, QUEL TYPE DE RETRAITEMENT STATISTIQUE EST SELON VOUS PERTINENT ?**

Les fréquences d'échantillonnage retenues sont généralement hebdomadaires ou mensuelles sur 1, 2 ou 5 ans. Le *Bêta* retenu est inéluctablement une appréciation et non une formule unique.

|  |  |
|--|--|
|  | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

15. FAUT-IL, LE CAS ECHEANT, RETRAITER LE PERIMETRE NON REGULE DES COMPARABLES ? SI OUI, QUAND ET COMMENT ? EST-IL ENVISAGEABLE, SELON VOUS, DE RETENIR UN ECHANTILLON DE COMPARABLES BASE SUR DES SOCIETES A L'ACTIVITE REGULEE AUTRE QU'AEROPORTUAIRE ? QUELS SONT LES AUTRES SECTEURS REPRESENTATIFS, EN TERMES DE TAILLE, DE NATURE, DE LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES ACTIVITES ET DE CYCLE D'INVESTISSEMENT, DE CERTAINES DES ACTIVITES DES AEROPORTS ?

En termes d'activités considérées, trois aspects doivent être pris en compte pour juger de la comparabilité et retraiter le périmètre régulé :

- L'aéroport est-il membre d'un système d'aéroport ?

Les systèmes aéroportuaires exploités par un même opérateur peuvent donner lieu à des stratégies d'optimisation entre les différents aéroports. Un exploitant peut ainsi compenser ses pertes sur un aéroport en augmentant ses revenus sur un autre.

- L'aéroport est-il engagé dans des activités de diversification hors site aéroportuaire ?

Les risques afférents à ces activités ne doivent pas être pris en compte dans le calcul du *Bêta* des activités régulées.

- Existe-t-il des exclusions au périmètre régulé ?


Si un aéroport opère en double caisse, il convient de retraiter le périmètre pour isoler les activités régulées. Ceci permettra d'identifier les différents *Bêtas* par type d'activité et par caisse (régulée vs commerciale).

16. EXISTE-T-IL SELON VOUS D'AUTRES PARAMETRES INFLUENÇANT LE DEGRE D'EXPOSITION AU RISQUE SYSTEMATIQUE DU PERIMETRE REGULE ? QUELLE PONDERATION PROPOSERIEZ-VOUS, POUR QUEL AEROPORT ?

Dans la réponse transmise à Swiss Economics, la CSTA liste différents risques pouvant affecter les résultats financiers d'un aéroport.

La CSTA souligne que parmi ces différents risques, le risque lié à la régulation pourrait avoir une grande importance. En France, les modalités de régulation sont très favorables aux aéroports et les risques associés sont consécutivement minimales. Si un aéroport fait face à un événement défavorable (baisse de trafic, hausse des prix externes, etc.), il y est exposé pour au maximum un an, voire moins car la définition d'une homologation annuelle n'est pas astreinte à des dates calendaires strictes en France (*i.e.* l'exploitant peut très bien proposer des évolutions de redevances à un intervalle de moins de 12 mois) et les CRE contiennent des clauses de renégociation au profit des aéroports en cas de modification substantielle des conditions ayant prévalu à leur élaboration. En revanche et *a contrario*, en cas de '*surplus économique*', l'aéroport peut décider de ne pas soumettre de redevances pour homologation pendant 24 mois. De plus, le régulateur n'a qu'une faculté pour imposer des tarifs, qu'il saisit ou non. Le niveau de risque dans le cadre d'une homologation annuelle est donc extrêmement faible, ce qui milite pour un CMPC très bas, d'autant que l'usage montre que les sous-performances de l'exercice n-1 se traduisent généralement par des hausses des taux unitaires des redevances, pour rattrapage.



|  |  |
|--|--|
|  <p><b>Chambre Syndicale du Transport Aérien</b></p> | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

Il en est de même de la quasi-majorité des CRE, dont les formules complexes de calcul de plafond annuel masquent d'importantes latitudes de rattrapage, se propageant même au-delà d'un seul exercice.

**17. COMPTE TENU DE CE QUI PRECEDE, FAUT-IL SELON VOUS RETENIR UNE FOURCHETTE UNIQUE POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR ? SI OUI, LAQUELLE ET POURQUOI ? À DEFAUT, QUELLES SERAIENT LA VALEUR MINIMALE ET LA VALEUR MAXIMALE A RETENIR POUR L'ENSEMBLE DES ACTIVITES REGULEES DE CHAQUE AEROPORT ? POURQUOI ?**

Un aéroport est un monopole géographique ; de cette situation, il tire un fort pouvoir de marché, nécessitant une régulation économique. Malgré cela, les situations économiques et les modèles de régulation (caisse unique, caisse aménagée et son périmètre, caisse double étanche) des aéroports sont très divers et la définition d'une fourchette unique semble complexe et réductrice.

Si une telle fourchette unique n'existe pas, la comparaison avec des autres entreprises régulées ou autres acteurs de la chaîne de valeur devrait permettre à l'Autorité de calibrer ses estimations pour satisfaire à l'objectif de proportionnalité.

Par contre, si un modèle unique de régulation en caisse unique pouvait être restauré, une approche nationale (cf. question n°11) pourrait être facilitée.


A tout le moins, une approche normative sur le strict périmètre du Service Public Aéronautique, lui-même normé sur un marché national aux caractéristiques et structures de coûts et de risques inhérents comparables, mériterait d'être approfondie.

**18. DANS QUELLE MESURE EST-IL SELON VOUS SOUHAITABLE DE RETENIR UNE PART NORMATIVE DU COUT PROSPECTIF DE LA DETTE HISTORIQUE ? POURQUOI ? QUELLE CLE DE PRISE EN COMPTE DE LA DETTE HISTORIQUE SOUHAITEZ-VOUS PROPOSER ?**

Que ce soit dans le cadre d'un CRE ou d'une homologation annuelle, le coût prospectif de la dette est celui qui sera facturé aux usagers pour l'année ou les années à venir. Le coût moyen historique n'est pas nécessairement un outil pertinent pour l'évaluer si cette dette n'existe plus dans des conditions de marché effectivement différentes. L'objectif du régulateur doit être de s'assurer que l'exploitant fait preuve d'efficacité en trouvant le financement le moins cher possible, y compris en considérant toute possibilité de refinancement.

Pour des aéroports en caisse double ou aménagée, la prime de risque sur dette est également différente entre les secteurs régulé et non-régulé en raison des différences de risque entre activités. Si les activités étaient exploitées par deux sociétés séparées, ils auraient ainsi des « primes de dette » différentes.



|  |  |
|--|--|
|  <p><b>Chambre Syndicale du Transport Aérien</b></p> | <p align="center"><b>Réponse à la Consultation Publique de<br/>l'Autorité de Régulation des Transports (ART)</b></p> |
| <p>Date : 09/12/19<br/>Auteur : CSTA</p>   | <p align="center"><b>Définition de la méthodologie de détermination des<br/>CMPC aéroportuaires.</b></p>             |

19. COMPTE TENU DE CE QUI PRECEDE, EST-IL SELON VOUS SOUHAITABLE DE RETENIR, DANS LE CADRE DE LA REGULATION DES REDEVANCES AEROPORTUAIRES, UNE FOURCHETTE UNIQUE, PAR EXEMPLE LES VALEURS USUELLES A DATE DE MISE EN SERVICE DES ACTIFS AEROPORTUAIRES GREENFIELD SITUEES ENTRE 40 % ET 60 %, VOIRE UNE VALEUR UNIQUE, POUR L'ENSEMBLE DES PERIMETRES REGULES ? SI OUI, SELON VOUS QUELLE FOURCHETTE OU QUELLE VALEUR ET POURQUOI ? AUTREMENT, QUELLES SERAIENT LA VALEUR MINIMALE ET LA VALEUR MAXIMALE A RETENIR POUR L'ENSEMBLE DES ACTIVITES REGULEES DE CHAQUE AEROPORT ? POURQUOI ?

Un aéroport doit démontrer qu'il essaie de se financer à moindre coût (paradoxalement peut-être aujourd'hui avec le plus de dette possible), sous réserve toutefois de ne pas affecter sa notation de crédit. Une notation de type « Investment Grade » devrait être la cible, sans nécessairement que soit visée la meilleure notation possible, en compromis avec la maîtrise de l'endettement.

La CSTA considère donc que le régulateur devrait prendre en compte la rétroaction intrinsèque qui fait que la notation de crédit est elle-même affectée par la nature des activités de l'aéroport et le modèle de régulation (réseau/système aéroportuaire de l'opérateur, simple ou double caisse, activités extra aéroportuaires et de diversification, en caisse aménagée ou non).

20. DANS QUELLE MESURE SELON VOUS FAUDRAIT-IL TENIR COMPTE DE CERTAINES DES SPECIFICITES FISCALES RELATIVES A L'ACTIVITE REGULEE ? LESQUELLES ET POURQUOI ?

Certains régulateurs utilisent le « Vanilla WACC » afin d'isoler les différents traitements au niveau de l'imposition. Ceci peut être particulièrement pertinent en Europe où des régimes fiscaux différents affectent la déductibilité des intérêts (et donc le panier des comparables) mais aussi pour prendre en compte tout facteur spécifique qui pourrait influencer la fiscalité.

En France, la trajectoire du taux effectif d'imposition tel que connue pour les prochaines années devrait *a minima* être pris en compte (notamment la baisse programmée de l'impôt sur les sociétés).