



Consultation publique de l'ART . Appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers : déclinaison des travaux réalisés par l'Autorité. Réponses du SCARA aux questions posées.

Paris, le 1^{er} septembre 2020

Question n°1

Nous ne pensons pas que le cadre posé par la loi Pacte du 22 mai 2019 offre la possibilité d'envisager l'utilisation de taux relatifs à l'IS différents de ceux issus de la loi de Finances qui en fixe le montant et la période d'application. Tout autre taux ouvrirait la voie à des contestations auprès des tribunaux.

Question n°2

Le libellé de la question posée émet un doute sérieux sur la confiance à accorder aux notes de crédit émises par la Banque de France. Nous ne disposons pas d'éléments permettant de suivre l'opinion de l'ART.

Pour surmonter l'absence de notations récente nous suggérons de demander à l'entreprise aéroportuaire de produire une note de crédit issue d'une agence habilitée et désignée par l'ART. Le processus de validation d'un CRE ou d'une homologation tarifaire ne nous semble pas incompatible avec le temps nécessaire à l'élaboration de ce genre d'opinion.

Question n°3

Dès lors que les dettes souscrites servent à financer des investissements lourds la durée leur maturité est le plus souvent longue afin de < matcher > remboursement et futurs revenus attendus de ces investissements. Cette observation nous convainc que seule une durée de 5 ans quel que soit le cas de figure est propre à traduire le coût financier supporté par l'entreprise aéroportuaire, compte tenu des capacités de renégociations qui s'offrent aux entreprises.

Question n°4

Nous estimons que seules les données issues des marchés financiers offrent l'objectivité nécessaire à une juste appréhension du coût de la dette dans le cadre d'un CRE ou d'une homologation tarifaire, amendé du spread représentatif du risque financier de l'entreprise, qui doit être apprécié par l'ART.



Question n°5

Le couplage des approches s'agissant du Béta ne nous paraît inapproprié sous réserve :

- i) D'en fixer le nombre et les modalités
- ii) D'en déterminer la contribution de chacune d'elle au regard des paramètres qui lui donne sa pertinence.

Question n°6

Une durée moyenne de 5 ans pour l'appréhension du Béta nous semble la mieux indiquée.

En marge de ces réponses, nous pensons utile de rappeler que l'article 74 « faits nouveaux » du cahier des charges des concessions aéroportuaires, prévoit que l'Etat garantit le maintien de l'équilibre économique de la concession en cas d'événements relevant de l'imprévision. Cette disposition doit être prise en compte pour l'évaluation du risque financier des aéroports en concession, et, par extension d'ADP.