

Autorité de régulation des transports
11, place des Cinq Martyrs du Lycée
Buffon
CS 30054 75675 Paris

Paris le 6 aout 2026

Contribution de BAR France à une consultation publique relative aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs, les membres du collège,

Par le présent, nous vous prions de bien vouloir trouver la position des compagnies aériennes adhérentes au Board of Airlines Représentatives (BAR France) relative à la consultation publique concernant la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports

BAR France salue l'ouverture de cette consultation publique relative à la cause revoyure des CRE aéroportuaires et a bien pris bonne note que cette consultation porte principalement sur trois axes :

- La notion de **modification substantielle** des éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel justifiant qu'il ne se poursuive pas en l'état ;
- Les éléments qui seront pris en compte par l'ART dans le cadre de cette analyse ;
- L'office de l'ART dans le cadre de la procédure de revoyure.

La clause de revoyure constitue donc un mécanisme essentiel d'équilibre du contrat et ne doit pas être une simple formalité ni un argument de réouverture générale. Son rôle doit être de permettre une adaptation ciblée, transparente et objectivable du cadre économique lorsque des évolutions substantielles, durables et vérifiables affectent les hypothèses initiales du CRE

Dans le cas particulier du CRE passé entre l'Etat et le Groupe ADP pour la période 2027-2034 cet enjeu est particulièrement sensible au regard de la taille des actifs concernés au regard du poids des redevances dans l'économie des compagnies aériennes, des exigences croissantes de la décarbonation et de qualité des services ainsi que les incertitudes pesant sur les projections de trafic à moyen et long terme

A ce titre notre contribution s'articule autour de quatre principes fondamentaux : prévisibilité, proportionnalité, symétrie et traçabilité

- La clause de revoyure soit rester un mécanisme exceptionnel et objectif

- Les cas d'ouverture doivent être précisément définis dès l'origine
- Les seuils de déclenchement doivent être élevés et symétriques
- Le périmètre de la revoyure doit être strictement délimité
- L'ART doit avoir un rôle fondamental et structurant dans l'instruction de la revoyure
- La clause de revoyure doit protéger à la fois l'investissement et les usagers

Question n°1 : partagez-vous l'orientation de l'Autorité consistant à ne pas retenir de définition normative et chiffrée d'une modification substantielle ? À défaut, quel chiffrage, selon vous, devrait-il être retenu pour caractériser une modification « substantielle » ou le caractère « significatif » de l'incidence de la modification sur les éléments sur lesquels elle s'est initialement prononcée ?

BAR France n'entend pas se substituer aux parties au CRE mais affirme sa légitimité à intervenir sur les conditions dans lesquelles l'équilibre du contrat affecte les usagers, les redevances, la qualité de service et l'efficience économique.

La clause de revoyure ne doit donc pas être appréhendée comme un simple mécanisme bilatéral de confort contractuel mais comme un instrument de régulation ayant des effets directs sur les utilisateurs des infrastructures notamment par la prise en compte des paramètres économiques réels comme le ROCE et le CMPC

Se pose la question de savoir **si l'équilibre économique du CRE est objectivement altéré** de manière significative et si l'écart affecte vraiment la capacité de du gestionnaire aéroportuaire contactant à couvrir ses couts et à rémunérer le capital investi selon les paramètres prévus.

Corollairement il importe de se demander si cet écart est durable et non conjoncturel et surtout s'il **dépasse le risque normal d'exploitation**

Le CMPC est la référence de rémunération normale du capital et le ROCE permet d'observer si la rentabilité économique constatée s'écarte de manière significative de cette référence

La clause de revoyure ne devrait pas être activable simplement parce qu'un poste de coût augmente ou qu'une hypothèse de trafic varie. IL faut regarde l'effet global sur l'équilibre économique du contrat

Une modification ne devrait être regardée comme substantielle que si elle entraîne une altération significative et durable des conditions dans lesquelles le contrat permet d'atteindre une rémunération du capital cohérente avec le CMPC de référence appréciée au regard du ROCE et non au regard d'indicateurs partiels ou isolés

Le caractère substantiel doit s'apprécier au niveau de l'économie générale du contrat et non au niveau des postes de charges, d'un investissement particulier ou d'un écart ponctuel de trafic

Si la revoyure protège l'opérateur aéroportuaire en cas de dégradation significative elle doit aussi protéger les usagers en cas d'amélioration significative

En conclusion **le CMPC ne doit pas être traité comme un droit acquis à une rentabilité** effectivement constatée mais comme un repère de construction du contrat alors que le ROCE est un indicateur pertinent pour apprécier si l'équilibre économique du contrat est réellement affecté

L'analyse doit porter sur un écart significatif durable et global entre ROCE et CMPC et non sur des variations annuelles ou des postes pris isolément, une baisse ponctuelle du ROCE sous le CMPC ne suffit pas à elle seule à caractériser une modification substantielle

Une modification ne devrait être qualifiée de substantielle que lorsqu'elle affecté de façon notable l'économie générale du CRE au point de remettre en cause les conditions d'équilibre initialement retenues, sans pouvoir être raisonnablement absorbée par les mécanismes normaux de gestion, de productivité et de phasage des investissements

Pour répondre à la question posée BAR France ne recommande pas une définition purement mécanique et exclusivement chiffrée de la modification substantielle. En revanche l'absence de toute référence objectivable ferait peser un risque d'incertitude économique préjudiciable aux usagers

Il apparaît donc souhaitable de retenir un faisceau de critères redéfinis, appréciés de manière globale et pluriannuelle, permettant d'objectiver le caractère substantiel d'une modification

Cette appréciation pourrait prendre en compte l'effet de la modification sur l'économie générale du CRE, son caractère durable, son origine exogène ainsi que son incidence sur la rémunération du capital appréciée au regard du ROCE moyen et le cas échéant du RO<CE de référence

En ce sens le caractère substantiel ne devait pas être déduit d'un écart isolé ou ponctuel mais **d'une altération significative et durable des conditions d'équilibre du contrat**

A défaut d'une définition chiffrée l'Autorité devrait pouvoir au minimum expliciter des seuils d'alerte ou des ordres de grandeur indicatifs afin d'encadrer son pouvoir d'appréciation et de garantir la prévisibilité du dispositif

Question n°2 : l'interprétation faite de la notion de « modification substantielle » appelle-t-elle d'autres observations de votre part ?

La notion de modification substantielle appelle selon nous, trois observations complémentaires

En premier lieu, comme déjà évoqué plus haut, son appréciation doit porter sur l'économie générale du contrat et non sur un élément isolé, tel qu'un poste de coût, un investissement particulier ou un écart ponctuel de trafic

En deuxième lieu, la modification substantielle ne saurait être confondue avec la réalisation d'un aléa normal d'exploitation. **Le dispositif de revoyure n'a pas vocation à neutraliser les risques économiques ordinaires** supportés par l'opérateur dans l'exécution du contrat

En troisième lieu l'interprétation retenue devrait être pleinement **symétrique** : si une dégradation substantielle des conditions d'équilibre peut justifier un ajustement, une évolution favorable substantielle devrait également pouvoir conduire à une correction au bénéfice des usagers.

Enfin même lorsqu'une modification substantielle est constatée ses effets devraient demeurer strictement proportionnés aux seuls éléments affectés sans permettre une réouverture générale du contrat

Question n°3 : l'interprétation faite de la notion d'évolution du projet industriel appelle-t-elle des observations de votre part ?

L'interprétation de la notion d'évolution du projet industriel doit selon BAR France demeurer strictement encadrée

Cette notion ne devrait pas pouvoir permettre d'intégrer dans le champ de la revoyure des choix stratégiques, commerciaux ou organisationnels relevant de l'initiative propre de l'opérateur. A défaut la revoyure risquerait de devenir un élément de reconfiguration du contrat en fonction d'orientations industrielles évolutives ce qui porterait atteinte à la prévisibilité du cadre tarifaire et à la protection des usagers

Seules devraient être prises en compte selon nous les évolutions du projet industriel qui résultent de contraintes exogènes, nouvelles, significatives et durables et qui affectent objectivement l'économie générale du contrat

Question n°4 : cette liste appelle-t-elle des observations de votre part ? En particulier, quelle lecture faites-vous de la portée du septième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports au stade de la revoyure ? Les conditions de financement et le niveau de CMPC devraient-ils y être intégrés selon vous ? Identifiez-vous d'autres éléments prévisionnels qui mériteraient d'être pris en compte par l'Autorité ?

La liste en cause appelle deux séries d'observations

D'une part la portée du septième alinéa de l'article L6325-2 du Code des transports ne devrait pas être interprétée de manière restrictive au stade de la revoyure dans la mesure où l'appréciation de l'équilibre du CRE suppose de prendre en compte l'ensemble des paramètres économiques qui ont fondé l'analyse initiale de l'Autorité

D'autre part, les conditions de financement et le cas échéant, le niveau de CMPC, peuvent utilement être intégrés à cette analyse à condition qu'ils ne soient pas appréhendés comme le support d'un droit automatique à réajustement. Leur prise en compte ne devrait être envisagée qu'en présence d'une évolution significative durable et objectivable des conditions de financement appréciée au regard de l'économie générale du contrat et de ses autres paramètres, notamment le ROCE, le trafic, les charges, les investissements et les capacités d'absorption internes de l'opérateur aéroportuaire

Plus généralement, il paraît souhaitable que l'Autorité puisse prendre également en compte d'autres éléments prévisionnels déterminant l'équilibre économique du CRE, en particulier les trajectoires de trafic, le calendrier des investissements, les gains de productivité attendus, les charges imposées par les évolutions normatives ainsi que les conséquences prévisibles pour les usagers en termes de redevances et de qualité de service

Question n°5 : l'utilisation du ROCE moyen sur la durée du CRE comme principal indicateur pour objectiver les écarts appelle-t-elle des observations de votre part ?

L'utilisation du ROCE moyen sur la durée du CRE nous paraît pertinente comme indicateur principal d'objectivation des écarts dans la mesure où elle favorise une lecture économique globale et pluriannuelle de l'équilibre du contrat.

Une telle approche paraît préférable à une analyse fondée sur des variations annuelles ou sur des indicateurs partiels qui pourraient conduire à surinterpréter des fluctuations conjoncturelles

Pour autant le ROCE moyen ne devrait pas être appréhendé de manière autonome ni exclusive. Son interprétation devrait être mise en regard des paramètres de rémunération du capital ayant servi à structurer le CMPC lorsqu'il est pertinent ainsi que les autres déterminants de l'équilibre du contrat

En outre l'existence d'un écart de ROCE ne devrait pas suffire à elle seule, à caractériser une modification substantielle. Encore faut-il que cet écart soit significatif, durable, et qu'il résulte de facteurs qui ne relèvent pas du risque normal d'exploitation ou de choix discrétionnaire de l'opérateur

Le ROCE moyen peut constituer un bon thermomètre de l'équilibre du contrat mais il ne doit pas devenir un mécanisme de garantie du résultat

Question n°6 : la précision proposée de l'office de l'Autorité appelle-t-elle des observations de votre part ?

Le contrôle de l'Autorité doit demeurer plein rigoureux et concret et ne devrait pas se borner à constater l'existence d'une évolution affectant certains paramètres du CRE. Il lui revient de vérifier si cette évolution présente un caractère substantiel au regard de l'économie générale du contrat, si elle est durable, si elle est exogène pour une part significative et si ses effets ne peuvent être raisonnablement absorbés par les leviers ordinaires de gestion, de productivité ou de phasage des investissements

La prise en compte des effets prévisibles de la revoyure sur les usagers ,en particulier en termes de niveau de redevances, de prévisibilité tarifaire et de qualité de service nous paraît primordiale et dans cette perspective l'Autorité doit exercer pleinement le contrôle de l'équilibre et de la proportionnalité du contrat

Question n°7 : les orientations de l'Autorité relatives à la consultation préalable des usagers — en particulier sa saisine pour avis conforme une fois établi le procès-verbal de cette consultation et les exigences tenant au caractère effectif de celle-ci — appellent-elles des observations de votre part ?

BAR France est bien évidemment favorable à la consultation réelle et utile des usagers si ces derniers disposent de l'information suffisante en amont