



Consultation publique de l'ART

Relative aux éléments à prendre en considération par l'ART pour avis conforme sur la poursuite d'un CRE en application de l'article L.6325-2 du code des transports

Réponses du SCARA aux questions de l'ART

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 ?

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

La procédure de revoyure à mi CRE vise à vérifier que les hypothèses ayant justifié la dérogation à la durée maximale de cinq ans pour les CRE demeurent réunies et que l'équilibre économique initial n'a pas été substantiellement modifié au détriment des usagers.

L'ART propose de considérer qu'est « substantielle » une modification des éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel (ou plusieurs modifications appréciées au global) ayant une incidence significative sur les conditions sur lesquelles elle se serait prononcée dans son avis conforme initial (juste rémunération, couverture des coûts, modération tarifaire et adéquation de la durée du contrat au projet industriel).

Le SCARA partage la position de l'ART sur la difficulté de retenir une définition normative et chiffrée d'une « modification substantielle » qui serait applicable à tous les aéroports.

Des mécanismes d'ajustement des plafonds tarifaires et/ou d'arrêt du contrat sont généralement prévus pour les paramètres essentiels (Trafic, CAPEX, ...).

Pour le SCARA, toute modification sensible des éléments prévisionnels du contrat - qu'ils fassent l'objet ou non de facteurs d'ajustements – et ayant conduit l'ART à prononcer son avis conforme initial, devrait l'autoriser à réviser à mi-parcours les conditions du contrat, en particulier les plafonds tarifaires et la fin du contrat si elle le juge nécessaire.

Il en est ainsi en particulier en cas d'écart sur le CMPC (voir ci-après).

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

Le projet industriel de l'exploitant est un élément structurant du CRE. Il est pris en compte dans l'appréciation de la juste rémunération du capital et de la durée du contrat. Il constitue la contrepartie directe des redevances payées par les usagers.

Le SCARA partage la position de l'ART développée dans sa consultation.

Ainsi, par exemple, une modification portant sur la consistance du projet industriel, les niveaux de QDS associés doit être considérée comme constitutive d'une « *modification substantielle* », même si l'enveloppe financière globale du projet reste inchangée.

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 ?

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'ART propose de retenir les éléments sur la base desquels l'équilibre économique et financier du CRE a été bâti, en particulier :

- le trafic ;
- les recettes extra-aéronautiques entrant dans le périmètre régulé et dans le périmètre non régulé contributif pour les caisses aménagées ;
- les trajectoires de dépenses d'investissement et les charges de capital associées ;
- les trajectoires de charges opérationnelles et d'impôt ;
- le taux d'inflation.

L'ART s'interroge sur l'opportunité d'intégrer les conditions de financement dans la liste ci-dessus. Cette prise en compte conduirait, *in fine*, à réinterroger, au stade de la revoyure et pour le futur uniquement, le niveau du coût moyen pondéré du capital initialement convenu lors de la signature du contrat, au regard des conditions actuelles de marché.

Le SCARA partage la proposition de l'ART de retenir en particulier les éléments repris ci-dessus (trafic, recettes extra-aéronautiques du PR et du PNR contributif, trajectoires d'investissement et charges associées, trajectoires de charges et d'impôt, taux d'inflation, ...), sur la base desquels l'équilibre économique et financier du CRE a été bâti

Pour ce qui concerne le CMPC, le SCARA considère que le point de revoyure à mi-contrat perd une grande partie de son intérêt s'il ne permet pas de réexaminer le CMPC.

En effet le ROCE du PR dépend de quatre grands facteurs : le trafic, les OPEX, les CAPEX et la BAR, le CMPC qui est le taux de référence auquel ce ROCE est comparé.

Si la revoyure ne porte que sur les trois premiers paramètres, mais jamais sur le quatrième, le test d'adéquation entre ROCE et CMPC est économiquement déconnecté de la réalité des marchés financiers. Cela affaiblit la logique même de la régulation qui vise à assurer une rémunération ni insuffisante, ni excessive du capital.

Pour le SCARA, le CMPC prévisionnel retenu pour le CRE doit être considéré comme un CMPC plafond, tout comme les niveaux tarifaires plafond de chaque année du CRE.

A noter de plus que selon la méthodologie retenue par l'ART pour la fixation du CMPC, une régulation sur une période longue conduit à retenir un CMPC prévisionnel pour la durée du CRE, situé dans le haut de la fourchette (critère qualitatif).

Pour le SCARA, au point de revoyure, il devrait être tenu compte des éléments ci-dessous pour la fixation des nouveaux plafonds de la période du CRE restante.

1 - CMPC réel de la période écoulée depuis le début du CRE, inférieur au CMPC plafond prévisionnel

Conformément à l'esprit de la directive européenne sur les redevances aéroportuaires, le principe de la régulation n'est pas de garantir une rémunération donnée, mais de garantir une rémunération raisonnable du capital au regard du risque réellement supporté. Si le risque de marché a diminué sur la période écoulée (baisse des taux, baisse des primes de risque, amélioration du financement) par rapport à la prévision initiale, ceci a eu comme conséquence d'avoir fait payer aux compagnies une prime de risque induite.

On n'est plus dans une rémunération « raisonnable ».

Cette surrentabilité ne provient pas d'une meilleure efficacité de l'exploitant mais d'une erreur d'appréciation initiale du coût du capital.

L'ART devrait tenir compte de cette situation, défavorable aux compagnies, dans la fixation des plafonds tarifaires de la période restante du CRE.

2 - CMPC révisé pour la période restante du CRE, inférieur au CMPC plafond prévisionnel retenu initialement pour le CRE : les plafonds tarifaires de la période restante devraient être revus à la baisse.

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

Le SCARA partage le point de vue de l'ART.

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 ?

Le SCARA partage la position de l'ART.