



SCARA

Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes

Commentaires du SCARA

sur l'avis n° 1704-a1 du 6 juillet 2017 portant sur le projet de contrat de régulation économique entre l'État et Aéroports de la Côte d'Azur période du 1^{er} novembre 2017 au 31 octobre 2022

L'Autorité de Supervision Indépendante des Redevances Aéroportuaires a rendu son avis le 6 juillet 2017 sur le projet de Contrat de Régulation Économique entre l'État et Aéroports de la Côte d'Azur.

Cet avis a été rendu public sur le site internet de l'ASI le 27 juillet dernier seulement.

Il appelle du SCARA les commentaires suivants.

- **Point 1.1 – Contexte**

L'ASI note que l'engagement d'Aéroports de la Côte d'Azur qui figure dans le « contrat de compétitivité territoriale » est **unilatéral**, et qu'il est donc sans valeur eu égard à la réglementation qui régit la tarification aéroportuaire.

- **Point 2.1 - Considérations d'ordre général**

L'ASI mentionne que « *l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires n'est alors plus qu'une vérification du respect du cadre contractuel fixé et des règles générales concernant les redevances* ».

Le SCARA conteste cette affirmation qui s'appuie sur une interprétation contestable des textes réglementaires encadrant la mission de l'ASI, et qu'il conviendrait de préciser.

Toutefois, le contrat de régulation économique (CRE) devrait prévoir à minima des « clauses de revoyure » impliquant par exemple au bout de deux ans l'émission d'un nouvel avis de l'ASI sur les fondamentaux constitutifs des tarifs aéroportuaires pour la durée restante dudit CRE. Sans modifier les textes en vigueur, le rôle de l'ASI s'enrichirait d'une véritable mission de contrôle intermédiaire de la validité du CRE sur les années suivantes qui éviterait les dérives bien connues de tarifs successifs fixés systématiquement quasiment au niveau du plafond négocié dans le CRE initial, sans nouveau questionnement quant à leur légitimité.

- **Point 2.2.8 - Programme d'investissements**

Comme le SCARA l'avait préconisé dans sa réponse au document public de consultation, le programme d'investissements proposé par le projet de CRE et homologué par l'ASI est diminué d'environ 40 M € sur la période, à 162,2 M €.

- **Point 3.1 - Sur l'application de la procédure de consultation des usagers prévue au II de l'article R224-4 du Code de l'Aviation Civile**

Contrairement à ce qu'affirme l'ASI, le SCARA considère que les étapes de la consultation n'ont été respectées, puisque l'ASI a refusé de lui communiquer le projet de Contrat de Régulation Économique établi entre l'Etat et Aéroports de la Côte d'Azur, objet de son avis.

De ce fait le SCARA, ne disposant pas d'éléments, a été contraint de décliner l'invitation de l'ASI à se prononcer sur le projet de CRE.

Le SCARA s'élève contre l'affirmation de l'ASI : « *En revanche, il n'appartenait pas à l'Autorité de communiquer aux tiers le projet de contrat négocié entre l'Etat et Aéroports de la Côte d'Azur qui lui était soumis pour avis conforme. Il était cependant loisible à ces tiers de le solliciter auprès des parties au contrat* ». Les parties au contrat n'avaient, évidemment aucune raison d'accepter de communiquer ce projet qui était soumis à l'avis conforme de l'ASI !

- **Point 3.2.1 - Sur la définition du périmètre régulé.**

Le SCARA note avec satisfaction que l'ASI approuve le maintien de la caisse unique : « *une caisse unique pour l'ensemble des activités assure automatiquement un retour vers l'activité aéroportuaire des résultats des activités commerciales. Elle estime que cette configuration est la plus simple. Elle évite un coût significatif pour l'exploitant et le régulateur dans la définition et le contrôle de l'allocation des actifs et de charges. Elle est donc satisfaisante, et a sa préférence.* ». Ce faisant, l'ASI suit les recommandations du SCARA, exprimées dans son étude sur [l'Analyse Economique de la Régulation des Redevances Aéroportuaires](#) (étude d'Estelle MALAVOTI), qui a clairement démontré que la caisse unique correspond à l'optimum collectif.

Le SCARA déplore toutefois que l'ASI accepte, dans la foulée de cette affirmation, l'instauration d'une « double caisse » pour la plateforme aéroportuaire de Nice, sous le prétexte complètement irrationnel de « *trafic important* », notion non définie et qui n'est appuyée sur aucun raisonnement économique.

Fort de cette forte contradiction, l'ASI demande qu'en « double caisse », les parkings automobiles soient inclus dans le périmètre régulé, ainsi que les activités commerciales et de services situées en zone réservée (ce que nous comprenons être la zone située après le passage aux contrôles de sûreté). Si cette position est assez constructive pour autant que l'on admette la mise en œuvre d'une « double caisse », la logique selon laquelle certains revenus commerciaux peuvent « changer de caisse » par le simple fait qu'ils aient été générés en « zone publique » ou en « zone réservée » est incompréhensible, les clients étant

essentiellement les mêmes. De surcroît, cette différenciation ajoute dans l'allocation des actifs, des coûts et des revenus, une complexité supplémentaire, dénoncée par l'Autorité elle-même.

- **Point 3.2.2 - Sur la contribution du périmètre non régulé au périmètre régulé**

L'ASI « considère que le taux de contribution [du périmètre non régulé au périmètre régulé], après rémunération du capital investi, devrait être de l'ordre de 50 %, et de toutes les façons, pas inférieur à ce pourcentage ».

Cette affirmation nécessite d'être démontrée : pourquoi 50 %, et pas 60% ou 70% ? pourquoi une contribution « après rémunération du capital investi » ?

- **Point 3.2.3 - Sur l'allocation des actifs et des investissements**

Le SCARA note avec satisfaction le point de vue de l'ASI, qui reprend les recommandations de la Commission Consultative Aéroportuaire, et qui demande que la modification des principes d'allocation fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité.

- **Point 3.2.4 - Sur le coût moyen pondéré du capital**

Le SCARA exprime un vif désaccord sur les paramètres retenus par l'ASI, et rappelle les éléments de son dossier en réponse au document public de consultation, où les paramètres ont été largement justifiés comme suit :

Le SCARA a calculé le CMPC de l'aéroport, par référence aux valeurs suivantes, qu'il propose de retenir :

	Aéroport de Nice	
	Propositions du SCARA	Dossier public de consultation
R _f taux sans risque	1,89	1,89
β actif eco désendetté	0,5 (voir commentaire 4 ci-dessous)	0,72
β cp endetté	0,6294 (voir commentaire 1 ci-dessous)	0,906 (voir commentaire 2 ci-dessous)
Part de la dette	0,2830	0,2830
R _m – R _f prime de risque de marché	5 (voir commentaire 3 ci-dessous)	6,27
IS : taux d'imposition	34,43	34,43
K _p : coût de la dette avant impôt	3,28	3,28

1. $\beta \text{ cp endetté} = 0,5(1 + [(0,2830/0,717) \times (1 - 34,43/100)]) = 0,6294$
2. $\beta \text{ cp endetté} = 0,72(1 + [(0,2830/0,717) \times (1 - 34,43/100)]) = 0,906$

3. $R_m - R_f$ prime de risque de marché : nous considérons que la prime de risque de marché retenue par l'Aéroport de Nice est tout à fait excessive. Elle correspond en effet à une rentabilité très élevée du marché action $R_m = 6,27 + 1,89 = 8,16$ %. La valeur de 6,27 % retenue par l'Aéroport de Nice, en fait une « prime de risque spécifique » de 0,2 %, et une « prime d'illiquidité » de 0,2 % également, toutes deux injustifiées. Nous proposons de retenir 5% sur la base de la recommandation de la Commission Consultative Aéroportuaire de l'Aéroport de Toulouse, en date du 23 Juillet 2013 : « *Tous les historiques sur le rendement de l'investissement « actions » par rapport au taux sans risque, sont inférieurs au taux cité. La Commission estime donc que le chiffre de 6,5 % est exagéré et propose de le réduire à 5,5 %, ce qui se situe déjà dans la partie haute de l'échelle* ». On peut aussi utilement se référer à la délibération du 12 décembre 2013 portant décision relative aux tarifs d'utilisation d'un réseau public d'électricité (JORF n°0295 du 20 décembre 2013), **qui estime la prime de marché en France à 5%**.
4. Il n'est pas inutile de rappeler les propos de la commission consultative aéroportuaire en date du 27 juin 2015 concernant le CRE d'ADP : « *Le bêta de l'actif économique, qui représente le risque spécifique de la société est pris à 0,58 par Aéroports de Paris. Ce point semble plus critiquable à la commission. Le calcul du bêta d'Aéroports de Paris depuis 2008 montre que celui-ci est en décroissance continue. Ceci témoigne d'une insensibilisation progressive d'Aéroports de Paris aux fluctuations du marché. Par prudence et malgré la tendance baissière du bêta, la commission propose de retenir la valeur de 0,5, qui correspond au bêta constaté en 2011 et qui continue à décroître depuis.* »
Ce raisonnement s'applique bien évidemment à Nice, aéroport dont l'importance est telle que les mêmes facteurs économiques s'appliquent.
5. Selon les valeurs retenues par le SCARA, on procède ensuite au calcul suivant :
 - a. KCP (coût des capitaux propres) = R_f (taux sans risque) + β cp endetté ($R_m - R_f$)
= $1,89 + 0,6294 \times 5 = 5,037$ %
 - b. $CMPC = (KCP \times 0,717) + (KP \times 0,283 (1-IS))$, soit ($5,037 \times 0,717$) + ($3,28 \times 0,283 \times 0,6557$)
= **4,22 %**, arrondis à **4,2 %**

L'ASI, pour sa part, conclut à une valeur du CMPC de 6 % , sans répondre valablement aux arguments développés par le SCARA, et qui plus est en adoptant une structure financière cible avec 90 % de capitaux propres, sans aucune justification mais qui, de fait, majore en cette période de taux faibles la valeur du CMPC.

Point 3.4 - Sur la modération de l'évolution des tarifs

Le SCARA note avec satisfaction que l'ASI recommande une formule d'évolution tarifaire unique comprenant une partie fixe et une partie variable, cette partie variable étant la seule à devoir être impactée par l'évolution de l'inflation. Le SCARA déplore toutefois l'absence de justification des 46% retenus pour fixer cette part variable du tarif.

Le SCARA approuve la recommandation de l'ASI d'inclure un facteur trafic dans la formule de calcul de la grille ajustée.

Le SCARA est en désaccord avec la proposition de l'ASI de retenir un plafond d'évolution des tarifs conduisant à une baisse globale de 6,6% des tarifs (hors inflation) en cumulé sur la durée du CRE, assortie de son application dès la ou les deux premières années du CRE : nous sommes en effet très loin du résultat des calculs du SCARA qui conduisaient à une baisse cumulée de 35 % (hors inflation) sur la période du CRE. Ces calculs n'ont pas été contestés par l'ASI.

- **Point 4 - Autres observations de l'Autorité**

Le SCARA partage les points de vue de l'Autorité.

- **Point 5 - Avis de l’Autorité**

En résumé, même si par endroits quelques éléments positifs apparaissent dans cet avis, le SCARA est déçu par les conclusions de l’ASI, globalement très éloignées de ses demandes.

Les écarts tiennent essentiellement à une divergence de vue dans la valorisation du CMPC et dans la mise en place d’une double caisse.

Or, l’ASI n’a apporté aucun élément de controverse sur les calculs du SCARA concernant le CMPC, ni n’a contesté la validité de son étude démontrant l’incongruité de la mise en œuvre d’une double caisse au regard de l’intérêt général, se déclarant même favorable au principe de la simple caisse.

En conséquence le SCARA considère l’avis de l’ASI incohérent.

Tableau récapitulatif des différents avis rendus

En retenant l’hypothèse d’inflation de 6,6% sur la période retenue dans le dossier présenté (0% en 2017, 1,4 % en 2018, 1,6% en 2019, 1,7% en 2020 et 1,8% en 2012), les points de sortie des tarifs pour l’aviation commerciale régulière, *après inflation*, en fin de période de cinq ans sont :

Avis exprimés	Point de sortie
Dossier Public de Consultation	+3 %
Recommandations de la COCOaéro	entre -7,3 et -11,9 %
Projet de CRE tel que négocié entre l’aéroport et le Ministère	- 1 %
Avis de l’ASI :	
- Hypothèse 1 : 6,6 % de diminution la première année, absorbés par l’inflation	0%
- Hypothèse 2 : application d’un coefficient de 46 % sur l’inflation	- 3,6 %.
Rappel de la position du SCARA (homogène avec les demandes de toutes les compagnies)	- 28 %