

Présentation du Contrat de régulation *Aéroports de Paris*

15 mars 2006



AÉROPORTS DE PARIS

La présentation suivante est un résumé des principales dispositions du Contrat de Régulation économique conclu le 6 février 2006 entre l'État français et Aéroports de Paris. Les participants sont invités à lire l'ensemble du contrat, dont une copie leur sera remise. L'ensemble du contrat est aussi disponible sur la site Internet de la Direction Générale de l'aviation civile: www.aviation-civile.gouv.fr

1. Architecture de la régulation et du CRE

P. Graff PDG

1. CRE: Investissements et qualité de service

2. CRE: Évolution tarifaire



AÉROPORTS DE PARIS

Une régulation économique aux meilleurs standards européens

Le cadre de régulation économique a été profondément clarifié et modernisé:

- 1** Le contrat pluriannuel offre la visibilité et la stabilité nécessaire à l'activité aéroportuaire
- 2** Les évolutions tarifaires sont associées à la réalisation d'un programme d'investissements et à des engagements de qualité de service
- 3** Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis

Mécanisme de la régulation

Loi du 20 avril 2005

→ « Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis [...] Le coût global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. »

→ Des contrats pluriannuels d'une durée maximale de 5 ans

Décret relatif à la régulation du 20 juillet 2005

→ Liste des redevances principales soumises à price cap

→ « L'exploitant reçoit, compte tenu des objectifs d'évolution des charges, des prévisions d'évolution des recettes et des programmes d'investissement et leur financement, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du CMPC »

Arrêté relatif à la régulation du 16 septembre 2005

→ Définition du périmètre de régulation

→ Définition du ROCE

→ Possibilité d'une simple caisse aménagée: le subventionnement des services aéroportuaires par les activités commerciales peut être limité

Contrat de régulation

→ Liste des redevances soumises à price cap / Détermination des price cap

→ Calibrage du subventionnement (simple caisse éventuellement aménagée)

Un premier contrat avec un système de price cap

Services aéroportuaires

Évolution des tarifs encadrée dans le CRE

Redevances Principales (atterrissage, stationnement, passagers et carburant)
Redevances Accessoires (balisage, tri bagages* , banques d'enregistrement, fourniture d'électricité et dégivrage)

Autres redevances pour services rendus

Locaux en aérogare
Bâtiments de piste
Traitement des eaux usées
Tri bagages privatifs

Activités commerciales

Tarifs libres ou contractuels

Commerces
Parkings
Immobilier aéroportuaire (fret, hangars, salons..)
Prestations industrielles
Immobilier de diversification**

Périmètre de régulation

Hors périmètre

Filiales

ADPm SDA
ADPi Hub Telecom
Alyzia

Sûreté

(Taxe d'aéroport)

Assistance en escale



Le système de price cap permet à Aéroports de Paris de conserver les gains de rentabilité

- Les **gains de rentabilité** effectués par Aéroports de Paris lors de la période du CRE lui **sont acquis**
 - De façon symétrique une **détérioration** de la rentabilité est entièrement **supportée** par l'entreprise
- **Aéroports de Paris est incité à maîtriser ses charges et développer ses recettes commerciales**

Et les contrats suivants?

- Évolutions du périmètre régulé prévues par l'arrêté relatif à la régulation du 16 septembre 2005 :
 - **L'immobilier de diversification sort du périmètre de régulation**
 - « ...un contrat [...] peut prévoir de **ne pas prendre en compte la totalité des profits dégagés par les [activités commerciales].. »**

Le fonctionnement du premier CRE

Investissements

- Prévisions de réaliser 2,5 Mrds €** d'investissements
- Engagements d'ouvrir un certain nombre d'équipements à échéances fixées

Qualité de service

- Engagement d'Aéroports de Paris :
- atteindre certains niveaux de qualité de service dans des domaines où sa responsabilité est prépondérante (10 indicateurs)

Ajustements / révision en fonction du montant d'investissements réalisé

Mécanisme de Bonus / Malus

Tarification

Aéroports de Paris peut augmenter les tarifs des redevances aéroportuaires :
inflation + 3,25% par période tarifaire*
Pas d'encadrement de la ventilation des redevances

Ajustements en fonction du trafic

Mécanismes de révision

Scénario de trafic de référence: + 3,75%

Environnement réglementaire et économique

1. Architecture de la régulation

2. CRE: Investissements et qualité de service

P. Graff PDG

3. CRE: Évolution tarifaire



AÉROPORTS DE PARIS

Un programme d'investissements pour tirer partie de la croissance du trafic

Investissements du périmètre régulé (M€ - € 2006)	2006	2007	2008	2009	2010	2006 - 2010
Capacité	377,2	311,1	148,5	149,4	181,1	1167,3
Restructuration	53,9	54,8	41,5	36,0	21,3	207,5
Investissements courants	153,3	143,2	145,3	131,6	113,8	687,2
Développement immobilier (hors diversification)	16,7	20,3	20,1	20,6	20,6	98,3
Diversification immobilière	11,2	13,5	13,4	13,8	13,7	65,6
Frais d'études et de surveillance technique	62,7	53,9	45,8	44,1	45,3	251,7
TOTAL	675,0	596,8	414,6	395,6	395,8	2477,8

Programme d'investissements

Calendrier d'ouvertures des principales installations

Augmentation des capacités



Rénovations

Objectifs de qualité de service

Indicateurs

Les objectifs de qualité de service reposent sur la mesure de **10 indicateurs** :

- retenus en raison du fort degré de responsabilité assumé par l'aéroport
- et qui couvrent de façon large les domaines de compétences de l'aéroport

Disponibilité d'équipements	Satisfaction des passagers	Divers
Postes de stationnement avions Passerelles télescopiques Équipements électromécaniques Tapis de livraison bagages Systèmes d'information sur les vols	Propreté des terminaux Signalisation et l'information des vols Disponibilité des chariots bagages	Délai de réponse aux réclamations Réalisation du nombre de postes de stationnement au contact

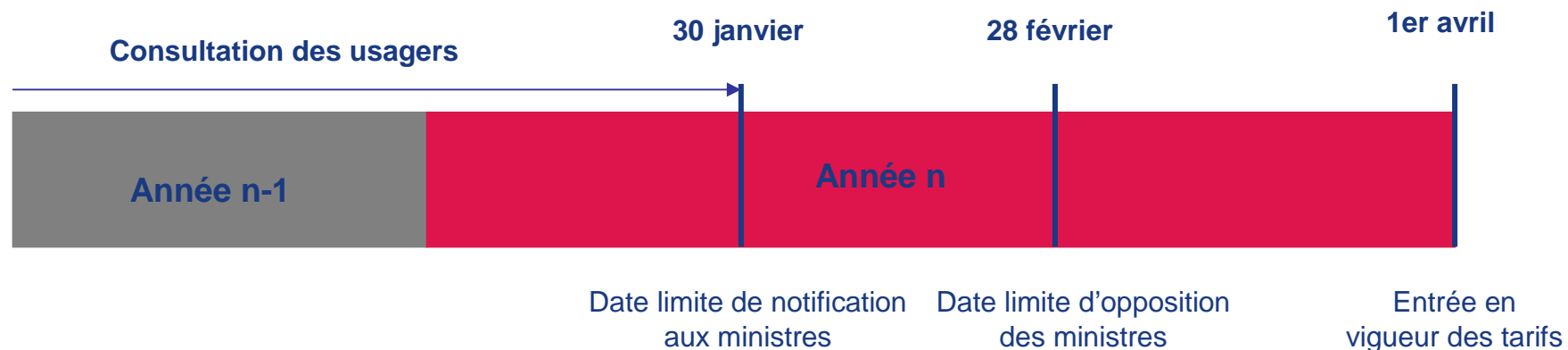
1. Architecture de la régulation
2. CRE: Investissements et qualité de service
3. CRE: Évolution tarifaire

L. Galzy CFO



AÉROPORTS DE PARIS

Calendrier annuel de fixation des tarifs

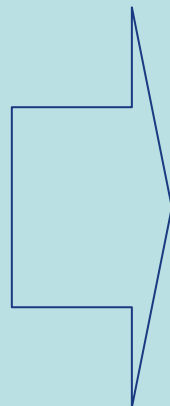


- Les usagers sont informés et consultés sur le programme d'investissements, l'évolution de la structure tarifaire, l'évolution de la qualité de service
- Si la première proposition tarifaire proposée par Aéroports de Paris n'est pas homologuée par les Ministres chargés de l'économie et de l'aviation civile en raison d'un non respect des évolutions autorisées dans le CRE, ADP peut faire **une deuxième proposition tarifaire**. Cette nouvelle proposition **peut compenser le retard** d'entrée en vigueur des nouveaux tarifs induit par cette non homologation.

Deux catégories de redevances et deux price caps distincts

Les « Redevances Principales »

- Redevance d'atterrissage
- Redevance stationnement
- Redevance par passager
- Redevance carburant



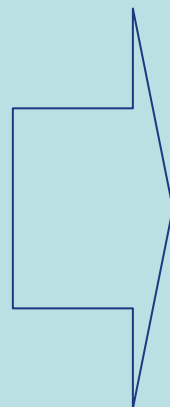
« Tarif basket » catégorie 1

Price cap annuel:

$$PP(n) = \text{inflation}^{***} + 3,25\%$$

Les « Redevances Accessoires »

- Redevance de balisage
- Redevance banques d'enregistrement
- Redevance tri bagages *
- Redevance dégivrage centralisé**
- Redevance Fourniture d'énergie électrique



« Tarif basket » catégorie 2

Price cap annuel :

$$PA(n) = \text{inflation}^{***} + 3,25\%$$

La formule d'évolution tarifaire

Détermination de la grille tarifaire de l'année 2010

Grille tarifaire de référence de l'année 2010

X

Trafic de l'année 2008

Grille tarifaire de référence de l'année 2009

X

Trafic de l'année 2008

Hausse prévisionnelle
autorisée par le CRE

$$\text{GTRP}(2010, \text{Trafic}(2008)) = \text{GTRP}(2009, \text{Trafic}(2008)) \times (1 + \text{PP}(2010))$$

Hausse autorisée par le CRE

Grille tarifaire de référence de l'année 2010

Ajustement trafic: TRAF

Ajustement bonus/ malus: QDS

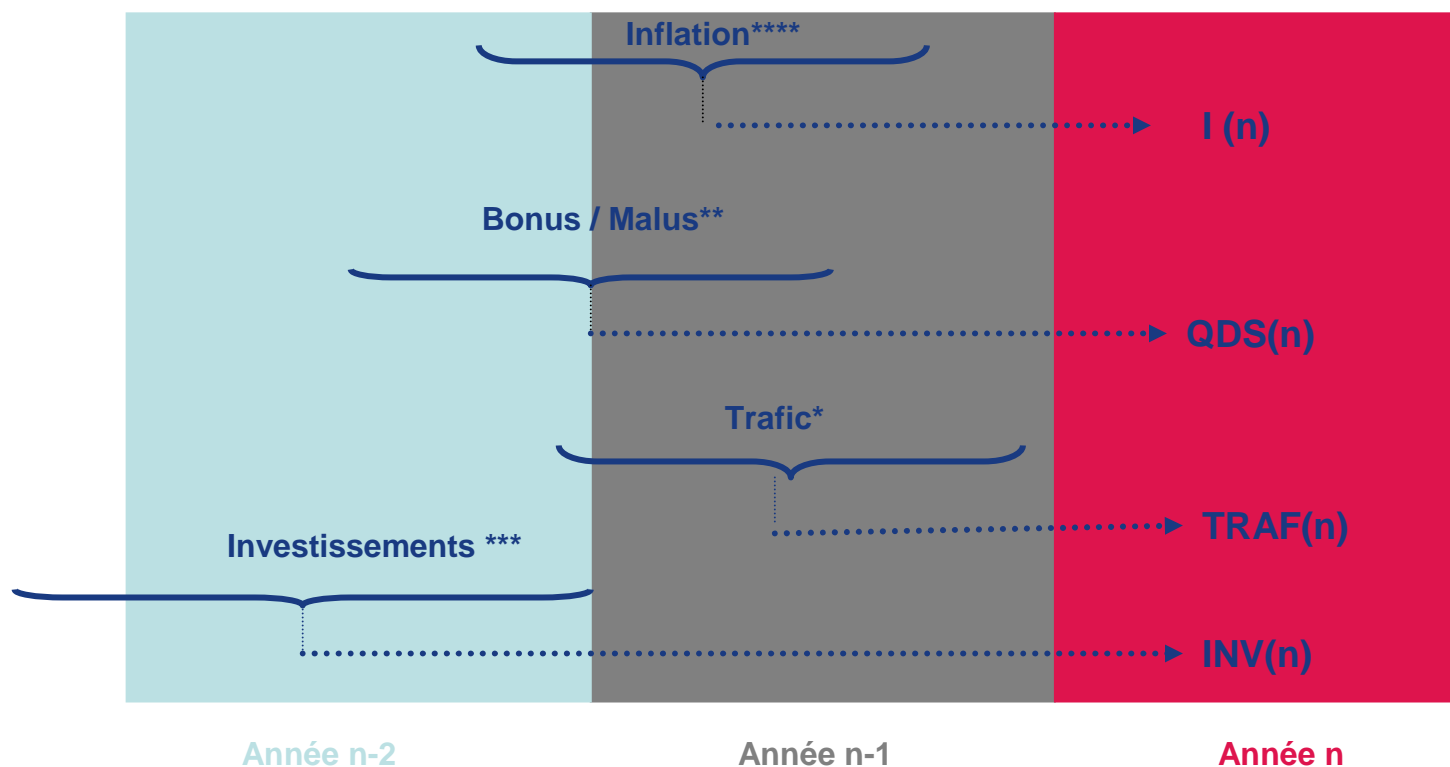
Ajustement investissements : INV

Grille tarifaire ajustée de l'année 2010

Paramètres retenus pour la fixation des ajustements

Disponibilité de l'information

Détermination des tarifs de l'année n



18 - DF | * Du 1er décembre n-2 au 30 novembre n-1

*** voir plus loin / valable uniquement pour les tarifs 2010

** Du 1er juillet n-2 au 30 juin n-1

**** Du 1er octobre n-2 au 30 septembre n-1



AÉROPORTS DE PARIS

Investissements: 3 types d'ajustements sur des périmètres différents

(M€ - € 2006)	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL	675,0	596,8	414,6	395,6	395,8
TOTAL hors diversification immobilière	663,8	583,3	401,2	381,8	382,1
Investissements (facteur "INV")	232,7	217,4	211,2	196	180

Investissements courants: si le cumul sur 2006-2008 est inférieur à 95% du montant prévu dans le CRE
→ **Ajustement mécanique sur les tarifs 2010**

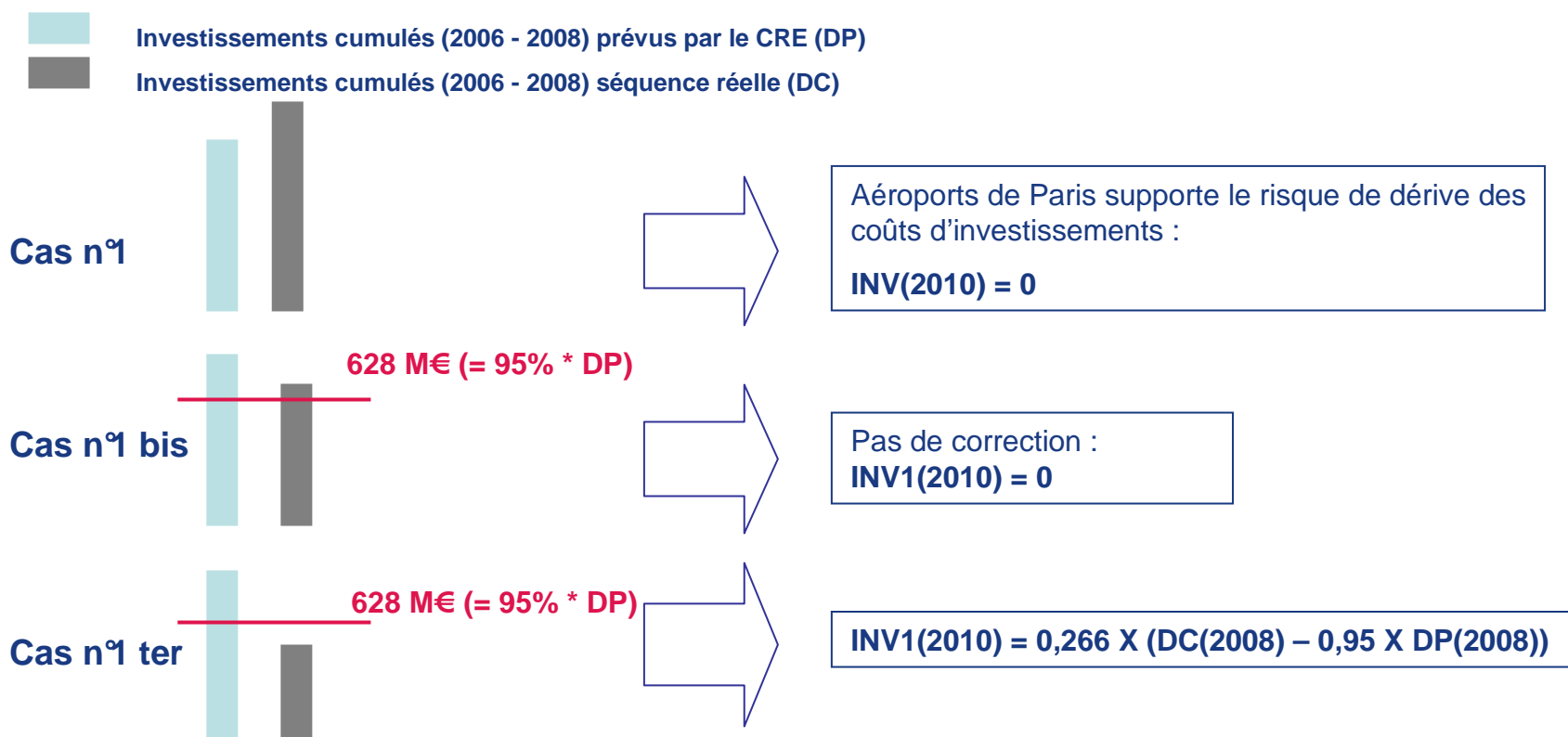
Investissements hors diversification immobilière: chaque année, à partir de 2007, si le cumul depuis 2006 est inférieur à 75% du montant prévu dans le CRE
→ **ADP et l'État examinent la nécessité de réviser le CRE**

Nouveaux investissements: si pour répondre aux besoins des usagers, ADP anticipe un investissement (hors diversification immobilière) de plus de 20 M€ sur 2006-2010,
→ **Après accord de l'État, ADP peut ajuster les tarifs de façon à compenser les écarts prévisionnels de coûts**

Investissements

Ajustements mécaniques sur les investissements courants

Investissements du périmètre régulé (M€ - € 2006)	2006	2007	2008	Total 2006-2008
Total	675,0	596,8	414,6	1686,4
Base d'investissements relative au facteur INV (DP)	232,7	217,4	211,2	661,3



Qualité de service

Système de bonus / malus

Le CRE fixe le niveau maximum et minimum que peut prendre chaque indicateur chaque année et au-delà / en deçà duquel le bonus / malus est plafonné

Disponibilité des postes de stationnement avions

Disponibilités des passerelles télescopiques

Disponibilité des équipements électromécaniques

Disponibilité des tapis de livraison bagages

Disponibilité des systèmes d'information sur les vols

Satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux

Satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information des vols

Satisfaction des passagers pour la disponibilité des chariots bagages

Délai de réponse aux réclamations

Réalisation du nombre de postes de stationnement au contact

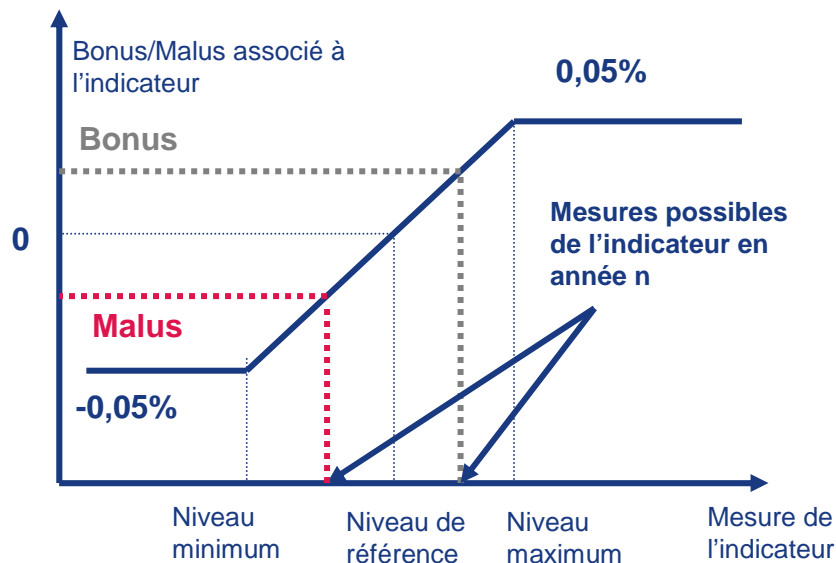
Pour chaque indicateur:

Bonus / malus maximal = 0,05%

Bonus / malus maximal = 0,5%

Qualité de service

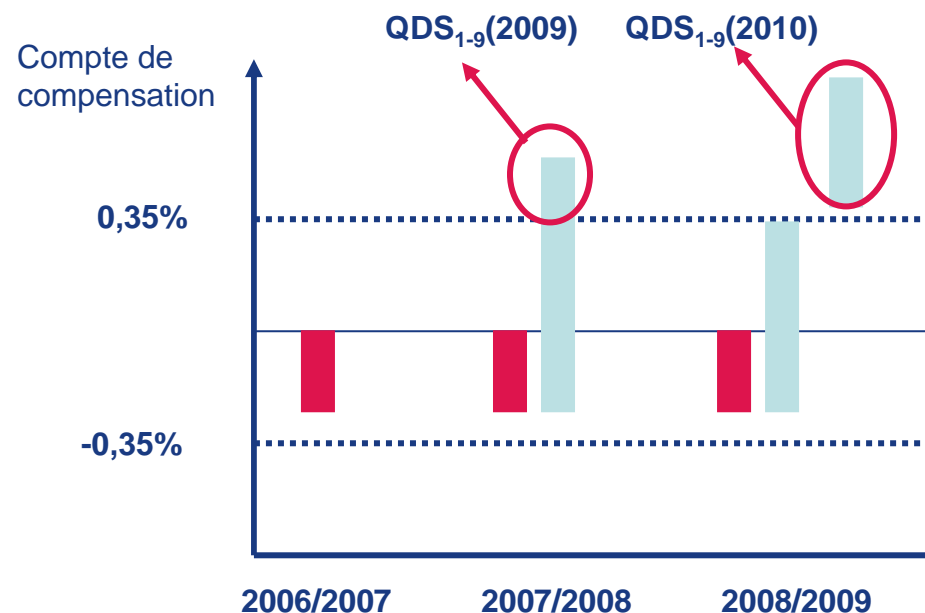
Facteur correctif : Bonus / malus



Calcul des Bonus / Malus $BI_i(n)$ associés à chacun des 10 indicateurs

Pour les 9 indicateurs de disponibilité/ satisfaction (Bonus / malus associé de 0,05% par indicateur)

→ **Système de compte de compensation**



Exception : l'indicateur « nouveaux postes de stationnement au contact » (Bonus/ malus associé de 0,5%), donne lieu à un ajustement à la hausse ou à la baisse dès l'année suivante



S3

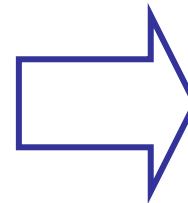


CDG2E



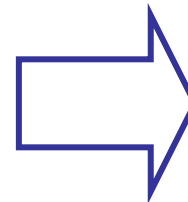
CDG1

Ouverture à la date fixée



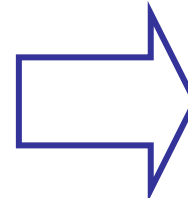
Bonus = 0 %

Ouverture avec 2 trimestres d'avance



Bonus maximum = 0,5%

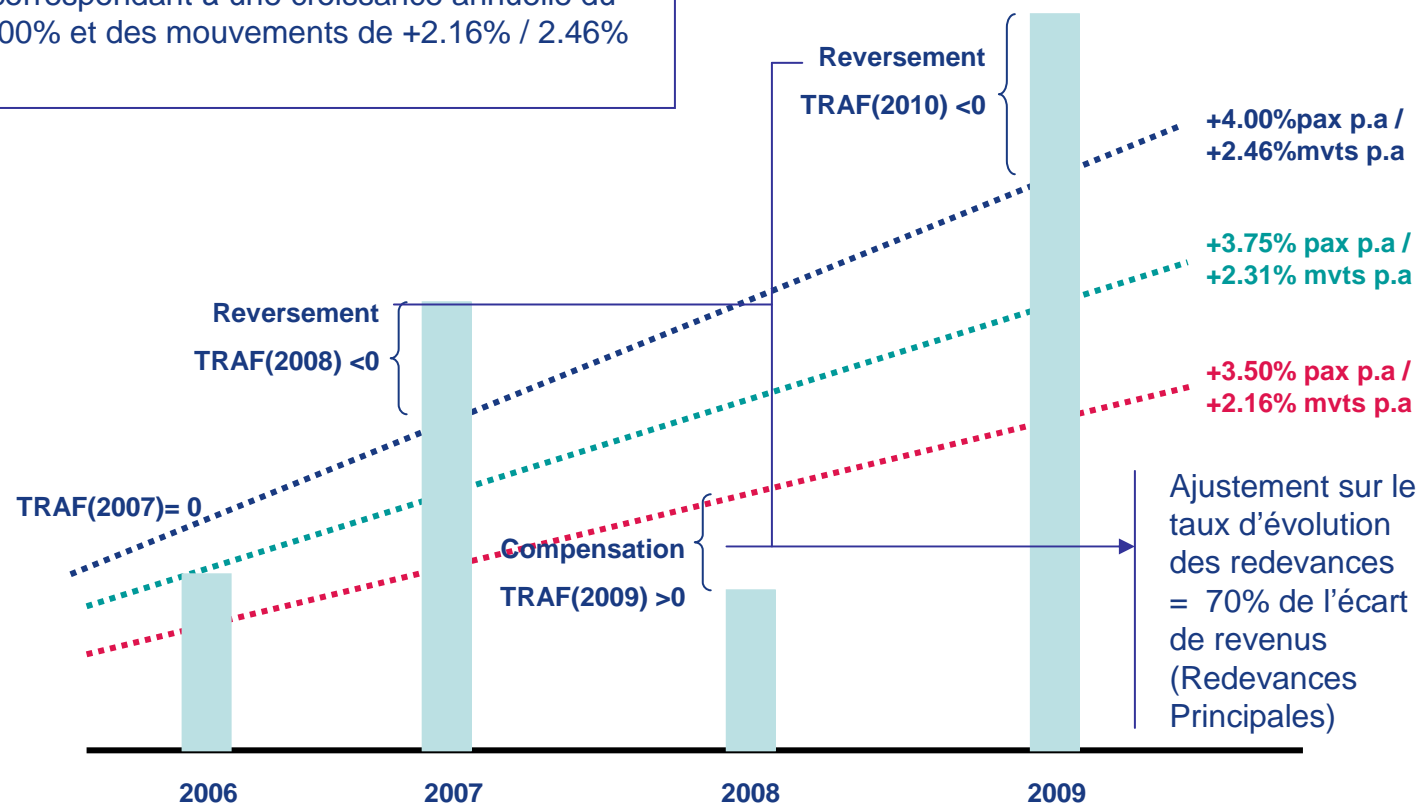
Ouverture avec 2 trimestres de retard



Malus maximum = - 0,5%

Pas de correction si l'évolution du trafic reste à l'intérieur d'une plage donnée

- Évolution de trafic "mixte" passagers / mouvements (pondérations 60 / 40)
- Plage de "franchise" correspondant à une croissance annuelle du trafic de +3.50% / +4.00% et des mouvements de +2.16% / 2.46%



Autres ajustements non mécaniques

Sans révision du CRE

Le plafond d'évolution des redevances peut être modifié, sans avenant spécifique, dans les cas où,

- 1. Aéroports de Paris devrait se faire rémunérer par des redevances aéroportuaires pour des services jusque là couverts par d'autres recettes ou non encore existants et qui représenteraient un coût annuel de plus de 10 M€**
- 2. des dispositions législatives ou réglementaires propres aux aéroports induiraient des surcoûts ou des économies annuels de plus de 10 M€**
- 3. un investissement serait anticipé par rapport à la séquence du CRE et induirait une augmentation de plus de 20M€ du programme sur la période 2006-2010**

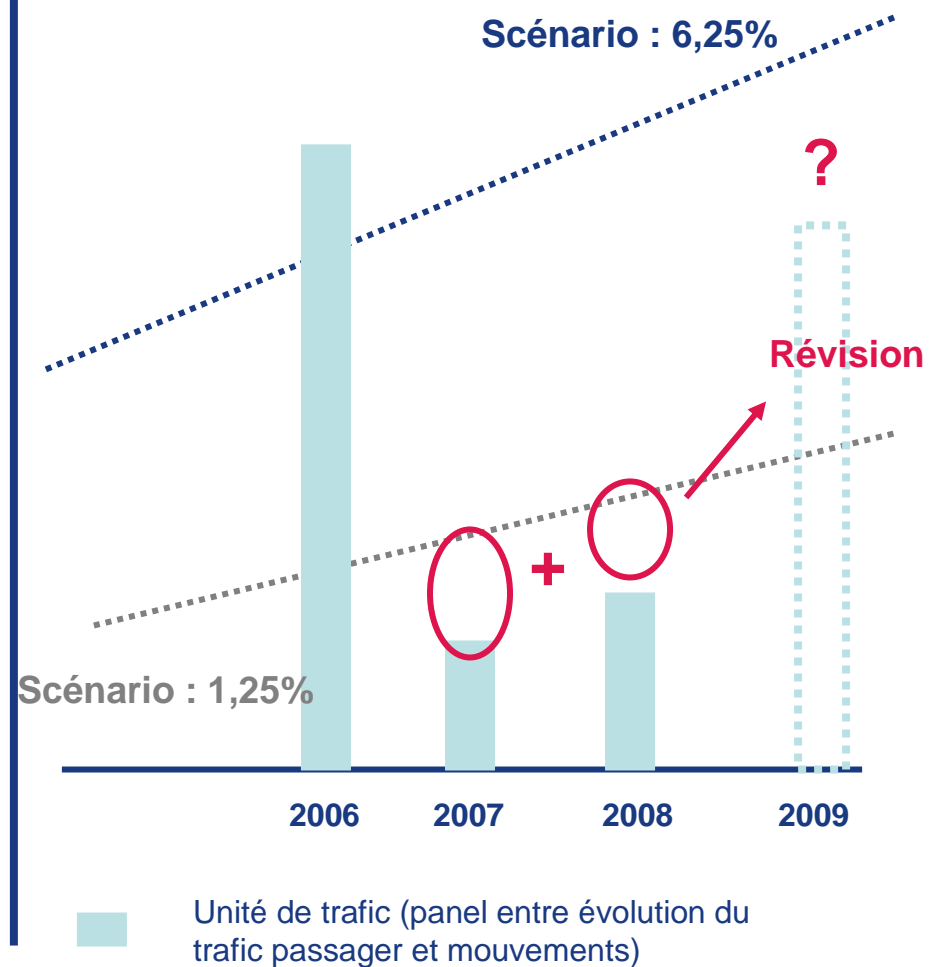
Dans ces cas, Aéroports de Paris pourra réviser la plafond d'évolution de façon à répercuter les surcoûts générés, l'État conservant un droit de veto sur les ajustements proposés (après avis de la cocoéco).

Autres ajustements non mécaniques



Cas de révision anticipée du CRE

L'État et Aéroports de Paris se réuniront pour examiner l'opportunité d'une révision dans les cas où :




1. le **trafic** s'écarte plus de 2 ans d'affilée d'un cône de trafic (mix passagers (6,25% - 1,25%) et mouvements (3,85% - 0,77%))
2. les dépenses d'**investissements(hors diversification immobilière) cumulées depuis le début du contrat** seraient inférieures, à compter de 2007, à 75% du montant initialement prévu (soit 1809 M€ en 2010)
3. à la demande d'une partie, une « **situation nouvelle traduirait une modification substantielle des conditions économiques du contrat** ».



Comparaison des systèmes de régulation

	 AÉROPORTS DE PARIS	 BAA	 Fraport
Périmètre	Caisse unique sur la première période	Caisse unique	Double caisse
Evolution possible	Sortie de l'immobilier de diversification au second contrat Possibilité de simple caisse aménagée	Caisse unique maintenue sur la prochaine période de régulation?	Non
Régulateur	Etat français (Ministres de l'Economie et de l'aviation civile)	Civil Aviation Authority (CAA)	State of Hesse, Ministre de l'Economie
Durée	2006-2010	2003-2008	2002-2006

Regulation of ADP vs. BAA and Fraport – Economic Data

	 AÉROPORTS DE PARIS	 BAA	 Fraport
Base	Le ROCE cible est apprécié au regard du CMPC	Rémunération de la BAR	Coûts induits + “rémunération raisonnable” des capitaux investis
CMPC	NA	7.75% (avant impôt et inflation)	10% (avant impôt)
Evolution des tarifs	+3.25% + inflation	HEA: +6.5% + inflation GAT: +0% + inflation STAN: +0% + inflation	+2%
Risque de trafic (ajustements)	70% de compensation au delà et en deçà de la franchise	Pas de compensation	1/3 de compensation
Qualité de service (ajustements)	Bonus / malus	Seulement malus	Rien
Investissements (ajustements)	Divers	Triggers, BAA supporte le risque de dépassement de coûts	Divers

Le CRE de la première période quinquennale:

- 1** Structuré en régime de la **simple caisse** ... qui **incite** Aéroports de Paris à **développer ses activités commerciales** (en particulier l'immobilier de diversification) et à maîtriser ses charges
- 2** Autorisant à augmenter les **tarifs** des redevances de **l'inflation + 3,25%...** ... pour donner à Aéroports de Paris les moyens de développer son **projet industriel** (2,5 Mrds € d'investissements)
- 3** Établi sur la base d'une d'une hypothèse de croissance de **trafic de 3,75% par an ...** ...avec des mécanismes d'ajustements
- 4** Fixant des objectifs de **qualité de service** ... assortis d'un **système de bonus/ malus incitatif**
- 5** Avec des perspectives d'évolution du périmètre de régulation

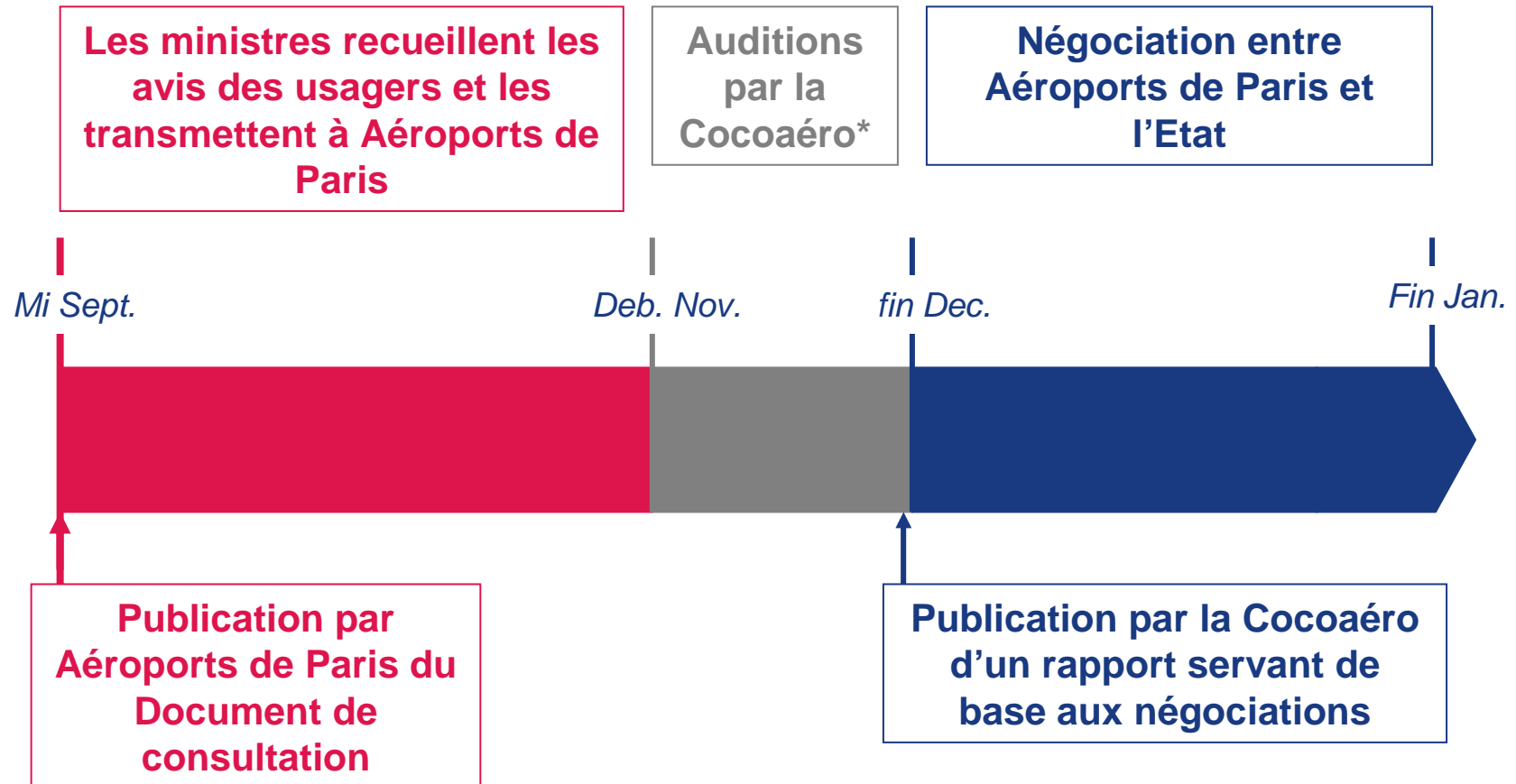
Annexes



AÉROPORTS DE PARIS

Procédure d'élaboration du CRE

Transparence et dialogue



Plan du contrat de régulation économique

- Titre I: Objet et champ d'application du contrat
- Titre II: Investissements et qualité de service
- Titre III: Tarification
- Titre IV : Concertation avec les usagers
- Titre V: Modalités d'exécution du contrat
- Titre VI: Dispositions diverses

Impact des facteurs correctifs

Tarifs 2006

Tarifs 2007

Tarifs 2008

Tarifs 2009

Tarifs 2010

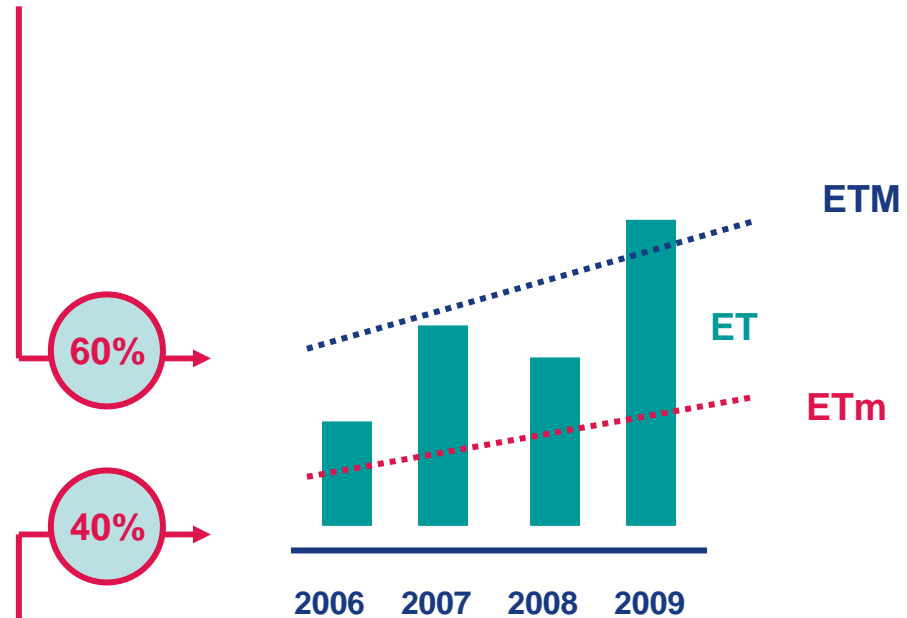
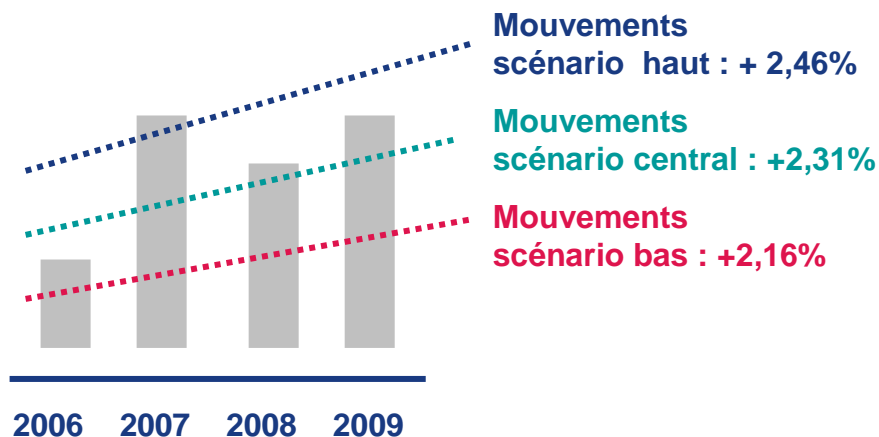
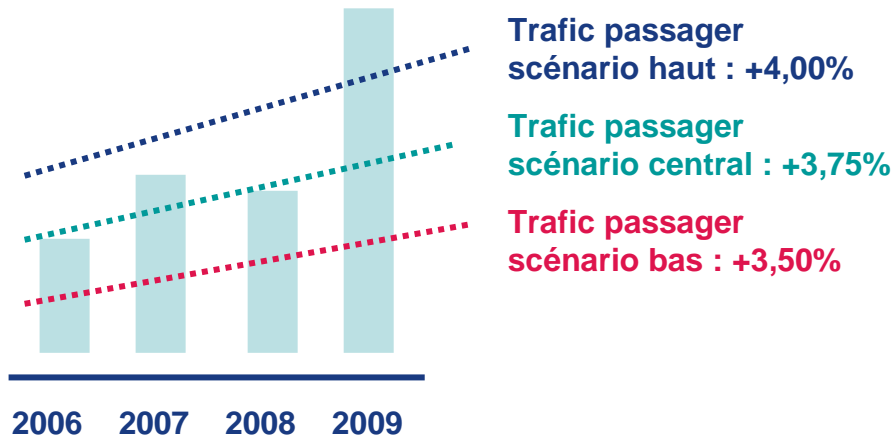
Facteur Trafic: TRAF

Facteur Qualité de service : QDS

Facteur
Investissements
INV

Facteur correctif trafic

Détermination d'une unité de trafic mixte (passagers / mouvements)



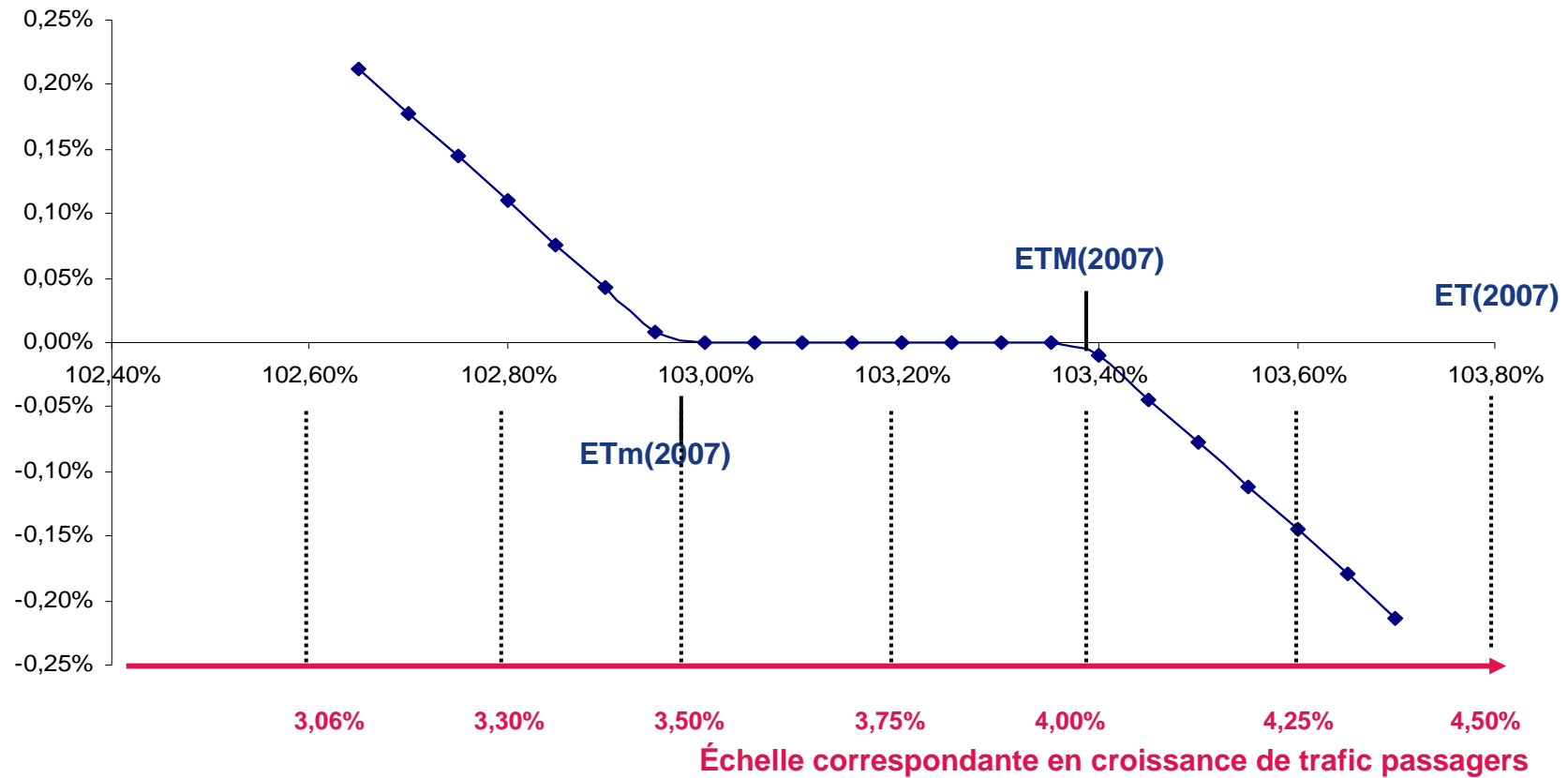
ETM et Etm sont fixés dans le CRE

Ils ont été calculés de façon homogène à ET

$$ET(n) = 0,6 \times \frac{PAX(n-1)}{PAX(2005)} + 0,4 \times \frac{MOUV(n-1)}{MOUV(2005)}$$

Facteur correctif trafic

TRAF(2007) → Impact sur le plafond d'évolution



Révision ou fin anticipée du CRE

Circonstances exceptionnelles et imprévisibles – Procédure de révision

MOTIFS

Si l'une des parties estime que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles induisent un bouleversement de l'économie du contrat

Recherche d'un accord amiable sur le principe de révision ou de fin anticipée

Accord → les parties déterminent la procédure de préparation

Désaccord → saisine de la cocoaéro par le ministre de l'aviation civile sur le principe et la procédure de révision ou de fin anticipée

Désaccord de la cocoaéro sur l'opportunité de réviser
→ Pas de révision du CRE

Accord de la cocoaéro sur l'opportunité de réviser ou de mettre fin au CRE
→ les ministres de l'aviation civile et de l'économie prescrivent une révision du CRE ou y mettent fin selon les modalités définies par la cocoaéro

Révision ou fin anticipée du CRE

Circonstances particulières motivant une révision du contrat – Procédure de révision

TRIGGERS

- Trafic hors du tunnel 1,25/6,25%
- Investissements cumulés inférieurs à 75% du programme prévu dans le CRE
- Situation nouvelle induisant une modification substantielle des conditions économiques du CRE

Recherche d'un accord amiable sur le principe et la procédure de révision

Accord → consultation de la cocoaéro et révision ou non révision selon les cas

Désaccord → saisine de la cocoaéro par le ministre de l'aviation civile sur le principe et la procédure de révision

Désaccord de la cocoaéro sur l'opportunité de réviser
→ Pas de révision du CRE

Accord de la cocoaéro sur l'opportunité de réviser
→ Révision du CRE dans un délai de 2 mois conformément à l'avis de la cocoaéro