



Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

Décision D-2010-02-LA

Décision portant sur la proposition de système tarifaire et de formule de contrôle tarifaire pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 soumise par The Brussels Airport Company.

Traduction de courtoisie. Décision officielle en néerlandais

Considérant que l'article 43 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C., appelé ci-dessous l'AR du 21 juin 2004, stipule que, au début de chaque période de régulation, la formule de contrôle tarifaire, le système tarifaire et leur évolution sont fixées par le titulaire, après consultation des usagers ;

Considérant que l'article 34 §3 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transposition de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, appelé ci-dessous l'AR du 27 mai 2004, stipule qu toute modification de cette formule de contrôle tarifaire est soumise à l'approbation de l'autorité de régulation économique ;

Considérant que l'article 34 §5 de l'AR du 27 mai 2004 stipule que la formule de contrôle tarifaire est réputée approuvée lorsque l'autorité de régulation économique n'a pas rendu sa décision dans un délai de 2 mois à compter de sa notification ;

Considérant que l'article 35 §1 de l'AR du 27 mai 2004 stipule que le titulaire notifie son système tarifaire, lequel constitue l'ensemble cohérent des redevances aéroportuaires, ainsi que toute modification à ce système ou à ces redevances, à l'autorité de régulation économique. Le système tarifaire et les modifications à ce système doivent être établis après consultation des usagers ;

Considérant que l'article 1, 12° de l'AR du 27 mai 2004 stipule que les activités régulées sont les activités aéronautiques qui sont soumises au contrôle des revenus que le titulaire peut percevoir, à savoir

- (a) les atterrissages et décollages d'avions;
- (b) le stationnement d'avions ;
- (c) l'utilisation par les passagers des installations mises à leur disposition ;
- (d) l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées ;
- (e) les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires ;

Considérant que The Brussels Airport Company a communiqué sa décision concernant la révision du système tarifaire et de la formule de contrôle tarifaire à l'autorité de régulation économique le 15 octobre 2010 ;

Considérant que l'article 2bis de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres, amendé par l'arrêté royal du 1^{er} février 2006, stipule que ce Service est l'autorité de régulation économique mentionnée à l'article 1^{er}, 6° de l'AR du 27 mai 2004 ;

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, appelé ci-dessous le Service, a pris la décision suivante pour ce qui

concerne le système tarifaire et la formule de contrôle tarifaire portant sur la période de régulation avril 2011 – mars 2016 communiquée par The Brussels Airport Company.

1. PROCEDURE

1.1. Considérant la réglementation en vigueur concernant le respect de la procédure :

1.1.1. L'article 51 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 stipule que la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire sont fixés après consultation des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National. Les usagers peuvent se faire représenter par les organisations représentatives qu'ils désignent notamment l'I.A.T.A. et l'A.O.C.-Brussels. L'autorité de régulation économique peut en tant qu'observateur participer aux réunions d'information et de consultation des usagers.

1.1.2. L'article 52 de l'AR du 21 juin 2004 stipule que la procédure pour la révision de la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire :

- Le §1 stipule que le titulaire initie la procédure de consultation neuf mois avant le début de la période de régulation ou neuf mois avant la date de la mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations ;
- Le §2 stipule que les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard cinq mois avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou cinq mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43 ;
- Le §3 stipule que la fixation et la publication des tarifs des activités régulées a lieu au plus tard trois mois avant le début de cette même période de régulation ;
- Le §4 stipule que toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National doivent recevoir la notification de la révision ou de l'introduction de nouveaux tarifs au plus tard trois mois avant l'introduction de celles-ci, notamment afin de permettre l'adaptation des systèmes de réservation.

1.1.3. L'article 53 de l'AR du 21 juin 2004 stipule que le titulaire met à la disposition exclusive des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National ou de leurs mandataires, de même que de l'autorité de régulation économique, les informations suivantes extraites du plan quinquennal visé à l'article 18 :

- Une proposition concernant la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour la période de régulation sur laquelle porte la consultation ;
- Les prévisions de trafic pour la période de régulation sur laquelle porte la consultation (passagers départ et transfert, mouvements d'avions passagers et fret, tonnage fret)
- Les coûts, revenus, actifs immobilisés nets et actifs circulants pour chacune des activités régulées, pour la période de régulation se terminant et leur prévision pour celle sur laquelle porte la consultation

- Le niveau de subsidiation des activités régulées pour ces mêmes périodes de régulation ;
- De l'information permettant une comparaison entre les tarifs des activités régulées de l'aéroport de Bruxelles-National et les tarifs pour des activités similaires dans les aéroports de référence.

1.1.4. L'article 54 de l'AR du 21 juin 2004 stipule que tous les récipiendaires d'information en provenance du titulaire, ainsi que leurs mandataires, s'engagent par écrit à ne pas divulguer cette information, sous quelque forme que ce soit, sauf accord écrit émanant du titulaire. Cet engagement peut être assorti des sanctions financières en cas de non respect.

1.1.5. L'article 55 de l'AR du 21 juin 2004 stipule qu'il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l'autorité de régulation économique ne constate pas de désaccord. Les situations qui peuvent être à l'origine d'un désaccord sont les suivantes :

- Le titulaire n'a pas mené les consultations de manière sincère, notamment en ce qui concerne la fourniture d'information ;
- La formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire sont refusées de façon motivée par une partie significative des compagnies aériennes actives sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, à savoir au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passager ou de fret) représentant chacune au minimum 1% des mouvements annuels, soit 1% des passagers annuels, et représentant ensemble au moins soit 25% des mouvements annuels, soit 25% des passagers au cours de la dernière année civile précédant la consultation des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'article stipule par ailleurs que, lorsque l'autorité de régulation économique constate, elle peut soit :

- Requérir une nouvelle période de consultation, en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modification ;
- Requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire ;
- Imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire ;
- Confirmer le résultat du processus de consultation.

1.2. Considérant que les articles 51, 52, 53, et 54 de l'AR du 21 juin 2004 ont été respectés.

Des constatations du Service, il apparaît en effet qu'il a été tenu compte des articles suivants de la manière suivante :

1.2.1. L'article 51 de l'AR du 21 juin 2004 a été respecté comme suit :

- The Brussels Airport Company a invité les organisations représentatives IATA, AOC-Brussels, BATA, ABTO, ACMAB, BAR, BAFI, IACA, ELFAA

et ERA, de même que les compagnies aériennes non membres des associations représentatives et qui ont opéré au moins une moyenne d'un vol hebdomadaire à partir de l'aéroport de Bruxelles-National. Les exigences réglementaires ont ainsi été rencontrées.

- Des réunions de consultation et d'information se sont tenues les 26 et 28 avril, 19 mai, 11, 15, 17 et 21 juin, 2 et 6 juillet, 8 et 16 septembre.
- Le Service a été invité par écrit par The Brussels Airport Company à participer en tant qu'observateur aux réunions de consultation et d'information (lettre du 6 avril 2010 – Référence AD/RCO/2010).

1.2.2. L'article 52 de l'AR du 24 juin 2004 a été respecté comme suit :

- La consultation des utilisateurs a commencé le 26 avril 2010. Le motif en est le souhait d'éviter une consultation durant la période des congés d'été et de permettre à tous les acteurs de participer aux consultations dans les meilleures conditions et en présence des personnes responsables. Aucune des parties invitées n'a émis d'objection à ce sujet ;
- La date prévue pour la fin de la consultation était le 12 juillet 2010 ;
- La date prévue pour la fin de la consultation a ensuite été reportée au 26 août 2010 en raison, d'une part, du report de certaines réunions et, d'autre part, de réunions supplémentaires ;
- Par un courrier du 16 juillet 2010, The Brussels Airport Company a fait savoir au Service que la date prévue pour la fin de la consultation serait encore reportée au 26 septembre 2010 afin de conclure le processus de consultation de manière sérieuse et donc d'augmenter les chances d'un résultat positif ;
- Le Service a, dans son courrier du 23 septembre 2010, indiqué que le report de la date prévue pour la fin de la consultation au 26 septembre 2010 était conforme à la réglementation, en particulier à l'article 52 §1 et §2 de l'AR du 24 juin 2004, du fait que la consultation a été interrompue durant un mois pendant la période d'été ;
- Ce report de la date prévue pour la fin de la consultation et la date effective de la communication au 15 octobre 2010 impliquent que la fixation et la publication des nouveaux tarifs par The Brussels Airport Company aura lieu entre les 16 et 31 décembre 2010;

1.2.3. L'article 53 de l'AR du 24 juin 2004 a été respecté comme suit :

- The Brussels Airport Company a fourni les informations suivantes aux organisations représentatives et au Service, à la date de début de la consultation (26 et 27 avril 2010) :
 - 'Key features of the tariff mechanism';
 - 'Charges structure proposal';
 - 'Regulated charges Comparison';
 - 'Traffic & financials first regulated period';
 - 'Forecast & financials of regulated activities second regulated period';
- En réponse aux questions supplémentaires formulées par les usagers et les organisations représentatives dans leur document commun du 19 mai 2010, The Brussels Airport Company a fourni les informations suivantes :

- ‘Detailed briefing and settlement on previous regulated period’;
- ‘Reference airport & benchmark methodology’;
- ‘Single/dual till’;
- ‘Justification of the intended investments’;
- ‘Clarification on whether Brussels Airport intends to pre-finance capital projects’;
- ‘Clarification on Brussels Airport’s financial forecasting’;
- Durant la réunion du 2 juillet 2010, The Brussels Airport Company a fourni davantage d’explications concernant les ‘Financials of regulated activities second regulated period’;
- Durant la réunion du 6 juillet 2010, The Brussels Airport Company a fourni davantage d’informations concernant les :
 - ‘RAB & QQ1 capex questions’;
 - ‘Reference airport question’;
 - ‘Stand & gate analysis and Runway Use’;
 - ‘Capex questions’;
 - ‘Tariff structure questions’;
 - ‘Other questions’ (opex et durées d’amortissement);
- Durant la réunion du 14 juillet 2010, The Brussels Airport Company a répondu aux questions supplémentaires des usagers concernant les :
 - ‘Financials’;
 - ‘Tariff structure’;
 - ‘RAB allocation maps’;
 - ‘Other questions’ (C-gates, verhuis HQ, grondafhandeling, kost Pier A & connector);
 - ‘Capex questions’;

1.2.4. L’article 54 de l’AR du 24 juin 2004 a été respecté comme suit :

- La confidentialité des informations communiquées a toujours été mentionnée par écrit sur les documents fournis par The Brussels Airport Company, et a été verbalement rappelée au début de chaque réunion de consultation ;
- La confidentialité des informations ainsi communiquées n’a pas été remise en cause par les usagers ;

Le Service constate que les règles de procédure mentionnées aux articles 51, 52, 53 et 54 de l’AR du 24 juin 2004 ont été respectées.

Le Service constate qu’il n’existe pas de désaccord formel au sens de l’article 55 §2 b) de l’AR du 24 juin 2004. Le Service n’a reçu de refus motivé de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire que d’une compagnie aérienne. L’article 55 §3 de l’AR du 24 juin 2004 stipule qu’aucune compagnie aérienne isolée ne peut s’opposer à l’entrée en vigueur des tarifs au début d’une période tarifaire.

Sur la base des paragraphes précédents, le Service évalue au chapitre suivant la formule de contrôle tarifaire communiquée sur la base de l’article 34 §3 et §4 de l’AR du 27 mai

2004, et le système tarifaire communiqué sur la base de l'article 35 §2 et §3 de l'AR du 27 mai 2004.

2. EVALUATION DU DOSSIER COMMUNIQUE

2.1. Description du contenu du dossier communiqué

Par courrier recommandé du 15 octobre 2010, The Brussels Airport Company a communiqué pour approbation au Service le dossier contenant la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, tels qu'établis après consultation des usagers.

Ce dossier comprend une lettre et :

- Une description de la procédure de consultation appliquée ;
- Les stipulations d'usage en l'absence de désaccord formel de la part des compagnies aériennes ;
- Une conclusion, à savoir la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour la période du 1^{er} avril 2011 au 31 maart 2016 ;
- Des annexes.

Les annexes mentionnées ci-dessus comprennent :

- Les documents communiqués durant le premier tour de consultation des 26 et 28 avril 2010 ;
- Les notes à discuter "Tariff consultations for the regulated period 2011-2016. Meeting with Brussels Airport on 19/05/2010. Airlines discussion paper of strategic and critical issues" ;
- Un document dénommé "TBAC answers on Airline paper of May 19" ;
- Un document du 17 juin 2010 dénommé "Third general consultation meeting – Presentation tot the Airline Community";
- Une présentation du 21 juin 2010 concernant la proposition de structure tarifaire ;
- Une présentation du 2 juillet 2010 dénommée "Financials of regulated activities second regulated period" ;
- "TBAC – Activity Based Costing. 2010 exercise" ;
- Un document du 6 juillet 2010 dénommé "Answers on additional airline questions. Presentation to the Airline Community" ;
- Un e-mail de l'IATA du 24 juin 2010 ;
- Un e-mail de l'IATA du 8 juillet 2010 ;
- Un document du 14 juillet 2010 dénommé "Answers on Airlines questions of 08 July 2010" ;
- Une présentation du 15 juillet 2010 dénommée "Airport Master Plan. Work document. Details on Pier A West and Connector" ;
- Un e-mail de l'IATA du 27 juillet 2010 et en annexe une note dénommée "Tariff consultations for the regulated period April 2011 – March 2016";
- Un e-mail de BATA du 28 juillet 2010 ;

- Une lettre de TBAC au Régulateur du 16 juillet 2010 + un e-mail de TBAC aux Airlines du. 16 juillet 2010 ;
- Une présentation du 8 septembre 2010 dénommée “General Consultation Meeting. Presentation to the Airline Community” ;
- Une lettre de BATA du 13 septembre 2010;
- Une lettre de AOC, BAR et IATA du 14 septembre 2010 ;
- Une présentation du 16 septembre 2010 dénommée “General consultation meeting. Presentation to the Airport Community” ;
- Une lettre de TBAC aux Airlines du 24 septembre 2010 ;
- Une lettre de Easyjet du 21 septembre 2010;
- Un e-mail d’ACMAB du 23 septembre 2010;
- Une lettre de BATA du 8 octobre 2010;
- Une lettre de AOC du 8 octobre 2010.

2.2. Evaluation du contenu du dossier communiqué

En plus des informations reçues mentionnées au point 2.1, le Service a demandé des informations complémentaires à The Brussels Airport Company et les a reçues durant le processus de consultation.

Ces informations supplémentaires concernent principalement :

- La “Fixed Asset Base” de The Brussels Airport Company, dénommée “FAB” ci-dessous. Cette “Fixed Asset Base” reprend un aperçu de la valeur de tous les actifs immobilisés régulés ou non régulés ;
- Un modèle ”Activity Based Costing”, dénommé ci-dessous le “modèle ABC”. Ceci porte sur le modèle de coûts utilisé pour allouer l’ensemble des coûts aux catégories générant des revenus, tant régulées que non régulées ;
- Un aperçu du programme des investissements pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016, ainsi que le calcul associé de l’évolution annuelle de la “Regulated Asset Base”, dénommée “RAB” ci-dessous, pour la période de régulation avril 2011-mars 2016.

Le cas échéant, les autres informations reçues de The Brussels Airport Company sont explicitement mentionnées ci-dessous.

Ces informations complémentaires, de même que les informations provenant du dossier communiqué sont réparties en 5 groupes d’informations qui ont été soumis par le Service à un contrôle des conditions stipulées aux articles 42 et 47 de l’AR du 21 juillet 2004. Ces 5 groupes d’informations sont les suivants: “Fixed Asset Base”, “Modèle ABC”, « Programme des investissements et “RAB”, “Financials” et enfin la formule tarifaire et le système tarifaire.

2.2.1. “Fixed Asset Base (FAB)”

2.2.1.1. Description de la “FAB”

Le Service a reçu une première version de la “FAB” de la part de The Brussels Airport Company par e-mail le 21 mai 2010 et une seconde version – complétée des informations concernant les “Disposals” – par e-mail le 24 septembre 2010.

Cette “FAB” reprend un aperçu de tous les actifs consolidés de Brussels Airport, tant régulés que non régulés. Les actifs de la filiale de distribution d’électricité DNB BA sont donc inclus. Le détail de la “FAB” est hétérogène : dans la plupart des cas au niveau de la facture (par exemple pour les produits et services fournis), parfois au niveau du projet (par exemple pour les provisions constituées ou la capitalisation de la main d’oeuvre), et enfin au niveau des actifs eux-mêmes (par exemple pour certains actifs historiques hérités de l’ancienne Régie des Voies aériennes).

La “FAB” a été mise à jour jusqu’à et y compris 2009. Pour ce qui concerne les actifs amortis, les amortissements annuels et la valeur nette résiduelle sont mentionnés jusqu’à et y compris 2009.

Les actifs et les détails qui s’y rapportent sont répartis en catégories. Les catégories suivantes se retrouvent dans la “FAB” et sont décrites de la manière suivante par The Brussels Airport Company (réponse de The Brussels Airport Company du 23 juin 2010 - réf. AD/230610 au courrier du Service du 7 juin 2010 -réf. 2010/589/U):

- “Access” : actifs associés au contrôle d’accès ;
- “Baggage” : actifs associés aux activités de traitement des bagages ;
- “Building” : ensemble des bâtiments appartenant à The Brussels Airport Company ;
- “IT” : ensemble du matériel informatique et téléphonique ;
- “Beaconing” : actifs associés au balisage lumineux de Brussels Airport ;
- “Boarding” : ensemble des actifs associés aux passerelles d’embarquement ou de débarquement des passagers et des actifs associés aux équipements de 400Hz et de “Preconditioned Air” ;
- “Airside” : actifs associés au tarmac, aux pistes, aux aprons mais aussi aux parkings pour automobiles et aux voies d’accès du côté ‘landside’ de Brussels Airport ;
- “Payroll” : ensemble des véhicules de société achetées par The Brussels Airport Company pour certaines catégories de personnel ;
- “Ground” : ensemble des terrains de Brussels Airport ;
- “Art” : ensemble des oeuvres d’art présents dans les bâtiments de l’aéroport ;
- “Other” : actifs encore en construction et/ou pas encore en exploitation ;
- “Intangible” : uniquement le logiciel informatique ;
- “DNB” : actifs propriété de la société DNB BA.

A côté de ces catégories, il existe un aperçu des “Disposals” où sont repris les actifs démolis durant l’exercice comptable 2009, ainsi que leur valeur. Les valeurs reprises en

“Disposals” viennent en réduction de la valeur de la “FAB”. La valeur comptable résiduelle des actifs démolis est reprise en amortissement exceptionnel dans l’année de la destruction.

2.2.1.2. Analyse de la “FAB” par le Service.

Le Service constate que la “FAB” présentée sous sa forme actuelle par The Brussels Airport Company ne présente que des garanties et une transparence insuffisantes pour permettre de conclure au lien avec les coûts des activités régulées. Ceci est, entre autres, déduit des éléments suivants :

- La “FAB” est l’ensemble de tous les actifs, tant régulés que non régulés, seulement associés par le truchement d’une clé de répartition aux catégories mentionnées ci-dessus pour être finalement attribués à la base des coûts régulés. Ceci a, entre autres, pour conséquence que certains actifs très clairement non régulés (par exemple les bâtiments de Brucargo West) interviennent cependant pour une partie dans la base des coûts régulés, via la clé de répartition. De même, des actifs incontestablement entièrement consacrés aux activités régulées ne sont pas toujours entièrement alloués aux coûts régulés par le biais de la clé de répartition ;
- Le lien entre la “FAB” et les comptes annuels n’est pas complet ;
- Les catégories à partir desquelles les actifs sont alloués (voir 2.2.1.1.) ne permettent pas une vision suffisamment claire des coûts des activités régulées.
 - C’est ainsi que les actifs des routes d’accès et des parkings se trouvent par exemple dans la catégorie “Airside”, alors que les coûts régulés de cette catégorie sont alloués à l’activité régulée « Décollage et atterrissage ».
 - Il n’existe pas non plus de catégorie spécifique à la sûreté, qui représente une activité régulée. Une telle catégorie spécifique pour la sûreté est cependant nécessaire en raison du traitement financier différencié de cette activité régulée, à savoir une marge bénéficiaire restreinte.
 - Enfin, il n’existe pas de catégorie “Commercial” à laquelle pourraient être alloués les actifs qui sont exclusivement utilisés pour les activités non régulées;
- Certains détails au niveau de la facture ne sont pas assez développés. Certaines ne comprennent pas de description et/ou de fournisseur et fournissent donc une garantie et une transparence insuffisantes pour ce qui concerne une allocation correcte. Il manque parfois un lien entre un actif et une localisation. A titre d’information, ces détails manquants portent sur des actifs représentant plus de vingt-cinq millions d’euro (25.000.000€) ;
- Allocations par catégorie erronées.
 - La catégorie “Airside” comprend une série de véhicules de société qui devrait se trouver dans la catégorie “Payroll”.
 - Une série d’actifs concernant des travaux d’infrastructure liés au projet “Azur” est allouée à la catégorie “Payroll” à la place de la catégorie “Other”.

- Une série d'actifs concernant des routes et de l'égoutage est allouée à la catégorie "Buildings" au lieu de la catégorie "Airsides".
- La catégorie "Art", qui n'est pas amortie, comprend également des éléments techniques (surtout électriques) qui devraient se trouver dans la catégorie "Buildings".
- La catégorie "Intangible" comprend aussi du matériel et des travaux informatiques qui devraient être alloués à la catégorie "IT".

Le Service souligne que de pareilles allocations erronées ne sont pas neutres sur le plan financier en raison des différences au niveau des durées d'amortissement et des clés de répartition.;

- Le maintien dans la "FAB" d'actifs appartenant à la société DNB BA ainsi que l'allocation de certains pourcentages d'actifs de The Brussels Airport Company à DNB BA ne permet aucune transparence au niveau des relations financières entre les deux sociétés ;
- Des projets déjà opérationnels se trouvent encore dans la catégorie "Other". Ceci implique qu'aucun amortissement n'est comptabilisé pour ces actifs, ce qui augmente indûment la valeur de la "FAB";
- Les actifs servant à l'assistance aux "Personnes à Mobilité réduite" (PRM) sont repris dans la "FAB", mais pas dans une catégorie spécifique. Ceci n'est pas correct, du fait que PRM n'est pas une activité régulée, conformément l'article 1^{er}, 12° de l'AR du 27 mai 2004. De plus, le Service n'est pas l'organisme désigné prévu à l'article 14 du Règlement CE 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
- L'aperçu des "Disposals" – la valeur des actifs détruits – ne permet pas une évaluation de son exactitude.
 - Le niveau de détail des données portant sur la démolition des actifs est insuffisant, comparé au niveau élevé des détails (niveau de la facture) utilisé pour les actifs existants dans la "FAB".
 - L'aperçu ne comprend pas la mention de la date de destruction permettant de déterminer la valeur résiduelle nette des actifs au moment de leur destruction.
 - Le Service n'a reçu qu'un montant de "Disposals" pour 2009, alors que la "FAB" comprend des factures portant sur des démolitions d'actifs en 2006, 2007 et 2008.
 - De plus, le Service constate que, pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 aucun "Disposals" n'est calculé, malgré la démolition prévue de certains actifs (par exemple la tente IRDL);
- Les détails de certains actifs sont basés sur une frontière très floue entre les investissements (CAPEX) et es frais opérationnels (OPEX). Selon The Brussels Airport Company, des frais sont capitalisés, donc repris dans la "FAB" et ensuite amortis en tant qu'investissement, pour autant que ces frais s'intègrent dans un projet présentant une valeur actualisée nette ("Net Present Value") positive (page 14 de la réponse de The Brussels Airport Company "Answers to the Regulator questions 26-11-2010", envoyée par e-mail au Service le 26 novembre 2010). L'application de cette règle entraîne que des

frais de consultance, de déplacement ou de déménagement de certains actifs sont considérés comme CAPEX au lieu d'OPEX. Ceci entraîne que la valeur de la "FAB" est maintenue artificiellement élevée à long terme, à l'avantage de The Brussels Airport Company ;

- Le système de traitement des bagages du Pier A n'a jamais été mis en exploitation, mais est déjà à moitié amorti ;
- Les amortissements et les valeurs comptables nettes des actifs ne sont calculés que jusqu'en 2009. Des amortissements corrects pour la période 2011-2016 sont indispensables pour garantir un vrai lien avec les coûts des tarifs régulés;
- Certaines durées d'amortissement pour des travaux à certains bâtiments dépassent la durée de vie résiduelle de ce bâtiment. Ceci est contraire à la législation comptable. L'annexe 1 reprend un aperçu non limitatif de ces constatations. Le Service constate que ce problème ne peut actuellement pas être corrigé, en raison de l'impact sur la comptabilité générale.

2.2.1.3. Corrections de la "FAB" par le Service

Sur la base de son analyse décrite au paragraphe 2.2.1.2, le Service a apporté les corrections suivantes à la "FAB":

- Les travaux d'infrastructure du projet Azur qui ont été erronément alloués à la catégorie "Payroll" sont alloués à la catégorie "Other", y compris pour ce qui concerne les durées d'amortissement correctes ;
- Les amortissements des actifs repris dans la "FAB" sont extrapolés jusqu'en 2015. L'annexe 2 reprend les amortissements jusqu'en 2015 pour les actifs identifiés jusqu'à la fin 2009;
- Les actifs associés aux activités PRM sont alloués à une catégorie propre dans la "FAB". L'annexe 3 reprend un aperçu de ces actifs ;
- Les coûts associés à des déplacements, des déménagements ou de la consultance sans lien direct avec l'infrastructure des actifs sont extraits de la "FAB" et placés en OPEX. L'annexe 4 reprend un aperçu des frais considérés comme OPEX par le Service.
- Les véhicules de société erronément alloués à la catégorie "Airsides" sont transférés à la catégorie "Payroll". Un aperçu est repris en annexe 5 ;
- Les projets déjà opérationnels encore repris en catégorie "Other" sont activés et alloués à la catégorie correcte. Ceci porte sur les coûts des projets Memento et de la station d'épuration des eaux. Ceux-ci sont respectivement activés en date du 1^{er} avril 2010 et du 1^{er} septembre 2010. Les provisions constituées dans la "FAB" sont annulées ;
- Les coûts associés au projet Azur sont activés en date du 1^{er} avril 2011. Ceci correspond à la date à laquelle The Brussels Airport Company compte mettre cette infrastructure en exploitation en tant que "C-gates". Les provisions constituées pour ce projet dans la "FAB" sont annulées ;
- La démolition de la tente IRDL en 2012 implique un transfert de cet actif en "Disposals" et l'amortissement unique en 2012 de sa valeur comptable résiduelle nette.

Ces corrections entraînent un nouveau calcul de la valeur de la “FAB”. Le résultat est repris en annexe 6.

Les autres remarques du Service reprises dans l’analyse au point 2.2.1.2. qui n’ont pas entraîné de corrections de la “FAB” seront abordées ci-dessous au chapitre 4 portant sur les remarques et recommandations.

2.2.2. Le modèle “Activity Based Costing” (modèle ABCI)

2.2.2.1. Description du modèle ABC

Le Service a reçu une première version du modèle ABC de The Brussels Airport Company par e-mail le 21 mai 2010 et une seconde version par e-mail le 24 septembre 2010.

Ce modèle opère la ventilation des coûts sur la base de clés de répartition à destination de toutes les tâches principales et de support de l’ensemble des départements de The Brussels Airport Company. Sur la base de cette ventilation, une allocation vers les activités régulées et non régulées est ensuite exécutée. Il en résulte un aperçu des amortissements et des frais opérationnels par activité régulée.

2.2.2.2. Analyse du modèle ABC par le Service

2.2.2.2.1. Surfaces allouées aux activités régulées

Le Service constate que toute une partie des coûts repris dans le modèle sont répartis en fonction des m² alloués aux différentes activités régulées et non régulées.

Le mesurage et l’allocation de ces surfaces sont exécutés par The Brussels Airport Company au moyen du progiciel Geomatic. Sur la base des plans reçus de The Brussels Airport Company, le Service a lui-même effectué un contrôle limité portant sur la ventilation des surfaces entre activités régulées et non régulées. Le Service a restreint ses contrôles aux 4 bâtiments principaux, à savoir l’Ancien Terminal, le Nouveau Terminal, le Pier A et le Pier B.

Globalement, la ventilation des surfaces appliquée par The Brussels Airport Company est correcte, mais le Service a tout de même effectué certaines constatations sur la base des contrôles effectués. Ces constatations peuvent se résumer comme suit :

- Les surfaces à réserver devant les comptoirs commerciaux (comme pour l’émission des tickets ou les services en escale). Le Service constate que The Brussels Airport Company ne prévoit aucun espace devant ces comptoirs commerciaux. Pourtant, ces espaces sont utilisées par les passagers en attente de ces services commerciaux et donc non régulés et font donc partie du processus de l’activité non régulée en question. Physiquement, ces surfaces sont séparées en tant que zones d’attentes par des plots et des rubans et ne sont donc pas disponibles à la circulation des passagers ou des visiteurs de l’aéroport.

Pour ces raisons, ces surfaces ne peuvent pas être considérées comme régulées. Le Service alloue une zone de deux (2) mètres devant les guichets commerciaux aux activités non régulées, ce qui correspond aux délimitations physiques actuelles.

- Les surfaces à prévoir devant les comptoirs d'enregistrement. Le Service constate que The Brussels Airport Company ne considère que les comptoirs proprement-dits comme surfaces non régulées, et pas les espaces devant ceux-ci utilisés par les files d'attente. Le Service estime ceci incorrect, du fait que les files d'attente de cette activité non régulée fait partie de l'activité elle-même. Il estime en conséquence qu'il s'agit également de surfaces non régulées. Physiquement, ces zones d'attentes entre les îlots d'enregistrement sont également délimitées et ne sont donc pas disponibles à la circulation des passagers ou des visiteurs de l'aéroport.

Le Service décide donc qu'une zone d'une largeur moyenne de huit (8) mètres de large doit être prévue pour chaque file devant un comptoir d'enregistrement et allouée à l'activité non régulée d'enregistrement. Cette norme de huit (8) mètres est défendable du fait que ceci correspond à un niveau de qualité C des normes IATA, alors que The Brussels Airport Company s'engage des ses chartes de qualité approuvées à respecter le niveau supérieur – B - de qualité des normes IATA, et devrait donc prévoir des zones d'attente encore plus vastes. L'annexe 7 reprend schématiquement le niveau de qualité C de l'IATA pour ce qui concerne le dimensionnement de la zone d'enregistrement.

Un problème comparable a été constaté pour les zones d'auto-enregistrement. Ici, une zone plus restreinte est prévue pour les files d'attente par rapport aux comptoirs d'enregistrement classiques, via une délimitation physique faite de plots et de rubans.

Le Service décide que les surfaces dédiées aux files d'attentes de l'auto-enregistrement doivent être considérées comme non régulées.

- Surfaces utilisées pour d'autres services commerciaux. Le Service constate que les surfaces utilisées pour d'autres services non régulés que ceux cités aux 2 points précédents sont également considérées comme régulées par The Brussels Airport Company. Ceci concerne principalement des surfaces utilisées pour :
 - Des distributeurs de boissons et de nourriture ;
 - Des appareils téléphoniques ;
 - Des jeux pour enfants, contre paiement ;
 - Le comptoir touristique (dans la salle des bagages) ;
 - Les zones Internet, contre paiement ;
 - Les véhicules présentés dans le Pier A ;

Le Service décide que ces surfaces doivent être allouées aux activités non régulées.

- Double comptage de certaines surfaces. Le Service constate que les plans introduit par The Brussels Airport Company en Geomatic comprennent un certain nombre de double comptages injustifiés. Ceci concerne la zone SNCB, le Diamant et un espace dédié à l'activité régulée "Manage Purchasing" qui sont erronément répertoriées au niveau Plateforme de l'Ancien Terminal. Ces surfaces n'existent pas en réalité, mais représentent un double comptage erroné des mêmes surfaces se situant effectivement un étage plus bas. The Brussels Airport Company a confirmé au Service que ces surfaces représentaient des double comptages qui peuvent être éliminés des surfaces régulées.

Pour cette raison, le Service décide que les doubles comptages erronés doivent être annulés.

- Surfaces utilisées par les files d'attente du contrôle de sûreté. Le Service constate que l'espace disponible pour les files d'attente au contrôle de sûreté vers le Pier B est erronément alloué aux activités commerciales au lieu du processus régulé du contrôle de sûreté.

Le Service décide que les files d'attente appartiennent au processus régulé de contrôle de sûreté et que, en conséquence, la surface utilisée par ces files d'attente doit être allouée à l'activité régulée.

- Durant une réunion avec The Brussels Airport Company, il est apparu que la surface utilisée dans le bâtiment 26 (b.House) pour le contrôle de sûreté du personnel de cockpit et de cabine des compagnies aériennes avait été erronément allouées aux activités commerciales, tout comme le reste du bâtiment.

Le Service décide que cette surface, à savoir un tiers (1/3) du bâtiment 26, doit être allouée à l'activité régulée de contrôle de sûreté.

Les détails des surfaces mentionnées ci-dessus et qui doivent être réallouées sont repris en annexe 8. Le Service désire mentionner que les surfaces constatées ont été mesurées manuellement par ses soins. Le Service enjoint The Brussels Airport Company de mesurer professionnellement les surfaces contestées, afin d'obtenir un résultat complet correct pour l'avenir.

L'impact financier des surfaces déplacées est repris ci-dessous au point 2.2.2.3.

Durant son analyse, le Service a constaté que la zone mise à la disposition de la SNCB par The Brussels Airport Company dans le cadre de l'exploitation de la gare de chemins de fer et de la vente de tickets fait l'objet d'un contrat (« Exploitatie-overeenkomst C0069 »). En conséquence, cette mise à disposition doit, au sens strict, être considérée comme une activité commerciale de The Brussels Airport Company, ce qui implique que les surfaces concernées et les autres coûts associés auraient un caractère non régulé. Le Service comprend le contexte historique dans lequel cet accord d'exploitation a été conclu, à savoir deux entreprises publiques – la SNCB et BIAC – qui concluent un accord

sans beaucoup de conséquences financières (1 franc belge symbolique en guise de rétribution pour la zone mise à disposition).

Pour cette raison, le Service permet que la zone SNCB de Brussels Airport et les frais y associés soient considérés comme régulés pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 mais exige que cette situation juridique soit clarifiée avant le début des consultations dans le cadre de la période de régulation avril 2016 – mars 2021.

2.2.2.2.2. Clés de répartition utilisées dans le Modèle ABC

Le Service constate que les clés de répartition utilisées dans le Modèle ABC pour la ventilation des coûts de certaines activités ne correspondent pas à la réalité et/ou les prescriptions réglementaires en la matière. Ceci concerne les clés de répartition suivantes:

- L'activité MEDA. Ceci concerne la présence permanente d'un médecin à l'aéroport pour les interventions médicales urgentes, accessible aux passagers et aux visiteurs, et à la disposition des entreprises actives sur le site de l'aéroport. Cette activité représente par ailleurs une obligation imposée par la licence d'exploitation (article 15 de l'AR du 21 juin 2004). Dans le modèle ABC, les frais correspondant à cette activité sont totalement alloués aux passagers, alors que tant les prescriptions réglementaires que la réalité démontrent que le service MEDA traite également des collaborateurs de sociétés actives sur le site de l'aéroport.

Pour cette raison, le Service estime que certains coûts associés à l'activité MEDA doivent être répartis entre les passagers d'une part et les activités non régulées (auxquelles appartiennent les sociétés actives sur le site de l'aéroport) d'autre part. Ceci concerne les éléments suivants de la base des coûts de MEDA: Insurance, Utility, Payroll, Depreciation IT et Tax. Puisque The Brussels Airport Company n'a pas été en mesure de communiquer la répartition correcte entre passagers et travailleurs, le Service décide que ces coûts sont pour moitié alloués aux passagers et pour moitié aux activités non régulées.

- L'infrastructure destinée aux bus de De Lijn et de la STIB. Les coûts associés à ces prestations sont totalement alloués par The Brussels Airport Company aux passagers. The Brussels Airport Company justifie ceci du fait que cette prestation serait sans objet sans les passagers et qu'il est donc justifié d'imputer tous les coûts associés à ces passagers.

Le Service ne peut pas marquer son accord. Les passagers de Brussels Airport ne sont pas les seuls utilisateurs de ce service au public. Au contraire, des comptages récents effectués par De Lijn montrent que seulement quinze pour-cent (15%) des utilisateurs sont des passagers de l'aéroport. Tous les autres sont des travailleurs employés par des sociétés actives sur le site de l'aéroport. Ces chiffres correspondent aussi à la campagne de publicité que De Lijn a réalisée pour la liaison avec Brussels Airport, et qui incite les travailleurs du site de l'aéroport à venir travailler en bus.

Pour cette raison, le Service ne peut pas accepter que ces coûts soient exclusivement imputés aux passagers. Une répartition de vingt pour-cent (20%) pour les passagers et de quatre-vingt pour-cent (80%) pour les activités non régulées (auxquelles appartiennent les sociétés actives sur le site de l'aéroport) est correcte, tenant compte de l'exigence réglementaire que les tarifs des activités régulées soient basés sur les coûts. Le Service constate que les éléments de coûts associés à ces prestations ne peuvent pas être isolés dans le modèle ABC, ce qui rend la correction suggérée impossible à implémenter pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016. Le Service somme The Brussels Airport Company d'implémenter cette correction pour la période de régulation avril 2016 – mars 2021.

- Incentives. The Brussels Airport Company prévoit un coût pour les incentives dans son modèle ABC, pour un montant de six millions cinq cent quatre-vingt mille sept cent nonante-quatre euro (6.580.794€). Ceci concerne le montant pour l'année. Les incentives sont offert par The Brussels Airport Company comme assistance à l'ouverture ou au développement de routes, afin d'alléger les lourdes charges d'exploitation supportées par les compagnies aériennes et aussi pour faciliter leur croissance.

The Brussels Airport Company estime que les incentives doivent *“être considérés comme un élément des tarifs aéroportuaires, soumise au processus standard de consultation dans le cadre de la licence d'exploitation :*

- *Les incentives sont des tarifs promotionnels (conformément à l'article 44 de la licence d'exploitation; ...”* (traduction du Néerlandais)

Pour cette raison, le coût des incentives est considéré comme totalement régulé par The Brussels Airport Company.

Le Service ne peut pas marquer son accord, pour les raisons suivantes :

- Les montants payés par The Brussels Airport Company aux compagnies aériennes dans le cadre de son *“incentive scheme”* ne représentent pas une diminution ou un remboursement de redevances aéroportuaires régulées. Le calcul du niveau de ces incentives est bien basé sur certaines redevances aéroportuaires régulées, mais les incentives eux-mêmes portent uniquement sur une relation commerciale entre la compagnie aérienne et The Brussels Airport Company;
- La réglementation ne stipule en aucune manière que les incentives auraient un caractère régulé et seraient donc soumis au contrôle du Service;
- Dans un courrier précédent, The Brussels Airport Company signifie elle-même (en date du 14 juillet 2008; référence AD/AP/ML-501) que les informations concernant les incentives *“constituent des informations confidentielles ... car elles portent sur les relations commerciales entre The Brussels Airport Company et ses clients. Ce domaine ne tombe d'ailleurs pas dans les compétences du Service de Régulation.”* (traduction du Néerlandais)

Pour cette raison, le Service décide que le montant des frais portant sur les “incentives” doit être dans sa totalité considéré comme non régulé.

- Pour ce qui concerne les activités A-OPS 1 (Traffic regulation) et A-OPS 2 (Duty Management – Airside) une fraction des coûts est alloué aux passagers dans le modèle ABC. Ceci n’est pas conforme à la clé de répartition en vigueur pour ces activités, conformément au “User Manual ABC Model” (version de décembre 2009 - mars 2010), à savoir deux tiers (2/3) des coûts pour le tarif de décollage et d’atterrissage des compagnies aériennes et un tiers (1/3) des coûts pour le tarif de parking des avions.

Le Service suppose qu’il s’agit ici d’une erreur matérielle et applique la clé de répartition correcte aux coûts associés à ces activités.

- Les coûts portant sur l’“activité PRM” sont repris dans le modèle ABC. Au paragraphe 2.2.1.2. ci-dessus, il a été expliqué que l’“activité PRM” n’est pas une activité régulée au sens de la réglementation et que, de plus, le Service n’est pas l’autorité désignée en la matière.

Pour cette raison, les coûts associés à l’“activité PRM” dans le modèle ABC ne peuvent pas être acceptés comme une activité régulée par le Service.

- L’activité A-OPS 24 concerne les “porters”. Il s’agit ici d’une sorte de service de porteurs qui assistent, entre autres, les passagers et ou les groupes de passagers pour leurs bagages. Pour cette tâche, un tarif de deux euro (2€) par pièce est d’application. Dans le modèle ABC, les coûts associés à cette activité sont intégralement alloués aux passagers, alors qu’on ne trouve pas trace d’une réduction liée aux revenus de cette activité. Selon The Brussels Airport Company, ceci concerne un revenu très limité, à savoir trois mille sept cent vingt-neuf euro (3729€) (à fin septembre 2010).

Le Service pense que les recettes associées à cette activité doit venir en réduction des coûts, afin d’obtenir une orientation sur les coûts correcte.

- Les coûts associés à l’activité A-OPS 33 (Safety Management) ne sont alloués qu’aux passagers dans le modèle ABC.

Le Service pense que cette allocation n’est conforme ni à la réalité de cette activité ni à la réglementation. L’article 40 de l’AR du 21 juin 2004 stipule en effet que le titulaire de la licence, à savoir The Brussels Airport Company, doit respecter les normes et usages nationaux et internationaux en matière de gestion tarifaire des activités régulées, sauf stipulation contraire. Le Safety Management a, conformément à la réglementation internationale de l’Organisation internationale du Transport aérien (Document OACI 9859 AN/474 Safety Management Manual – Second Edition 2009), des relations avec tous les

domaines opérationnels d'un aéroport. En conséquence, les frais associés à cette activité doivent être ventilés entre toutes les activités régulées.

Pour cette raison, le Service décide que les frais associés à l'activité A-OPS 33 doivent être ventilés entre toutes les activités régulées, sur la base de la clé de répartition portant sur le chiffre d'affaire des activités régulées.

- Les coûts portant sur les "boarding bridges". Durant une réunion avec The Brussels Airport Company, il est apparu que les contrats d'entretien des "boarding bridges" comprennent aussi un coût pour l'entretien des équipements pour l'air conditionné (PCA) et l'électricité (400Hz) pour les avions, qui sont des prestations non régulées, conformément à l'article 1^{er}, 4^o f) de l'AR du 21 juin 2004. Pourtant, ces coûts ont été intégralement alloués en tant que coûts régulés aux passagers, au travers de l'activité A-OPS 19.

La partie non régulée des coûts concerne, selon The Brussels Airport Company, trente-trois pour-cent (33%) des trois millions deux cent quarante-neuf mille six cent septante-sept euro et vingt cents (3.249.677,20€).

Pour cette raison, le Service décide qu'un montant de un million septante-deux mille trois cent nonante-trois euro et quarante-huit cents (1.072.393,48€) de l'activité A-OPS 19 doit être transféré aux coûts non régulés.

- Les frais associés à la sûreté sont intégralement alloués par The Brussels Airport Company dans le modèle ABC à l'activité régulée de sûreté.

Le Service ne peut pas approuver cette allocation des coûts, pour les raisons suivantes :

- Sur le plan de la sûreté, une nouvelle réglementation européenne est en vigueur depuis le 29 avril 2010. Le règlement UE 820/2008 est remplacé par le nouveau règlement 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en oeuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (déjà modifié par le règlement 357/2010). L'ampleur des mesures obligatoires de sûreté y dépend du statut de la zone à laquelle les mesures s'appliquent:

<i>Zone</i>	<i>Ampleur</i>
Security Restricted Area (SRA) critical Part	Très élevée
Terminal & zones techniques	Moyenne
Zones publiques	Faible

Seules les mesures de sûreté dans les zones "SRA critical Part" sont essentiellement destinées à la garantie de la sûreté des passagers et à la sécurité des installations aéroportuaires.

La sécurisation des autres zones ont également un but évidemment lié à la sûreté, à savoir la continuité de l'exploitation. Les concessionnaires

commerciaux (par exemple les boutiques, les parkings, etc) bénéficient clairement de la mise en oeuvre des mesures de sûreté.

- Les mesures de sûreté sont d'application sur les activités non régulées, même dans les zones SRA critical Part. Nous pensons par exemple au contrôle des personnes accompagnant une visite guidée de l'aéroport.
- Cette pratique d'allocation partagée des frais de sûreté est appliquée notamment à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, qui est un aéroport de référence, au sens de l'article 1^{er}, 6° de l'AR du 21 juin 2004. L'article 42, 3° de l'AR du 21 juin 2004 oblige The Brussels Airport Company à aligner ses tarifs sur les pratiques tarifaires des aéroports de référence.

Pour cette raison, le Service ne peut pas accepter que les coûts associés aux activités de sûreté soient intégralement imputés aux passagers et pense qu'une certaine part des coûts doit être allouée aux activités non régulées. Le Service peut comprendre qu'une telle adaptation est difficile à implémenter pour la période de régulation avril 2011 - mars 2016, du fait qu'une analyse plus approfondie de certains paramètres s'impose. En conséquence, le Service n'impose cette adaptation que pour la période de régulation avril 2016 -mars 2021.

2.2.2.2.3. Montants utilisés dans le modèle ABC

Le Service constate que les montants des amortissements 2009 pour les différentes catégories d'actifs du modèle ABC ne correspondent pas avec les amortissements issus de la "FAB".

The Brussels Airport Company avance l'argument que "les amortissements dans ce modèle étaient basés sur une approche top down dans les prévisions pour 2009. D'ailleurs, à ce moment, un exercice de réévaluation était en cours, ce qui empêchait alors une analyse bottom-up des amortissements." (traduit du Néerlandais, page 4 de la réponse de The Brussels Airport Company "Answers to the Regulator questions 26-11-2010", envoyée par e-mail au service le 26 novembre 2010).

Le Service émet des réserves à propos de cet argument. L'exercice de réévaluation a été achevé et présenté au Conseil d'Administration de The Brussels Airport Company à la fin septembre 2009, alors que les consultations pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 n'ont commencé que le 26 avril 2010. On peut en déduire que, raisonnablement, il y avait assez de temps après la fin septembre 2009 pour exécuter un calcul bottom-up correct des amortissements.

En raison du fait que les montants de la "FAB" proviennent de l'enregistrement comptable des actifs et des coûts y associés (par exemple des factures pour des travaux) le Service ne peut que conclure que les montants issus de la "FAB" sont les seuls corrects.

Pour cette raison, le service décide que les amortissements du modèle ABC doivent correspondre avec les amortissements 2009 tels que présentés dans la "FAB".

2.2.2.2.4. Evolution des coûts durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016

Le modèle ABC fournit la ventilation des coûts pour 2009. Ces chiffres doivent ensuite être transposés vers les années suivantes, sur la base d'un certain nombre de paramètres. The Brussels Airport Company applique pour cela les paramètres suivants :

- Augmentation des frais de personnel: deux pour-cent (2%) par an. The Brussels Airport Company justifie une telle augmentation en se référant à la croissance moyenne du Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant d'un peu moins de deux pour-cent (2%), ce qui est supposé être équivalent à une augmentation des frais de personnel, et également en mentionnant l'aspiration de The Brussels Airport Company à engager à l'avenir un personnel très qualifié.
- Augmentation des frais de personnel de sûreté : un pour-cent (1%) par an, ce qui, selon The Brussels Airport Company, est convenu dans la Convention collective de Travail du sous-traitant.
- Un index CAPEX: celui-ci est calculé de façon à prendre en compte l'augmentation des charges opérationnelles au-delà de l'inflation, en fonction des nouveaux investissements.
- Inflation: l'indice des prix à la consommation (CPI) et l'index santé (HPI).
- La croissance du nombre de passagers et de mouvements.

Le Service désire faire les remarques suivantes :

- Une croissance des frais de personnel de deux pour-cent (2%) par an semble difficilement acceptable, pour les raisons suivantes :
 - Le Produit Intérieur Brut n'a pas de lien direct avec les frais de personnel et ne permet pas de le mesurer, puisqu'il s'agit d'un indicateur macro-économique.
 - Le pourcentage de deux pour-cent (2%) est largement supérieur à la moyenne calculée par Agoria pour la province du Brabant flamand. Pour celle-ci, une croissance moyenne de sept dixièmes de pour-cent (0,7%) est normale et acceptable. Les chiffres de croissance d'Agoria sont repris en annexe 9.

Le Service peut comprendre l'aspiration de The Brussels Airport Company à engager un personnel plus qualifié.

Pour cette raison, le Service ne peut pas accepter une croissance annuelle de deux pour-cent (2%) et fixe la croissance annuelle des frais de personnel à un pour-cent (1%).

- L'index CAPEX est calculé par The Brussels Airport Company de la manière suivante :

$$\text{CAPEXi} = (\text{CAPEX}/\text{Valeur comptable brute}) \times \text{Gross-up}$$

où

- La valeur comptable brute est égale à la valeur d'acquisition des actifs en 2009 diminuée de la valeur des terrains et des bâtiments non entretenus par The Brussels Airport Company ;
- Le Gross-up est égal au rapport entre la valeur comptable brute en 2009 et la valeur comptable nette en 2009.

Le Service ne peut pas approuver cette méthode de calcul du CAPEX-index. Des discussions avec The Brussels Airport Company (lors de la réunion du 2 décembre 2010), il est apparu que cette méthode de calcul n'était pas scientifiquement fondée. The Brussels Airport Company n'était pas non plus en mesure d'établir un lien entre son CAPEX-index et la hausse réelle de l'OPEX consécutif à de nouveaux investissements. En fait, il n'existe aucun lien avec l'OPEX. Le Service a demandé de façon répétée à The Brussels Airport Company d'effectuer un calcul bottom-up de la hausse de l'OPEX, sans résultat.

Tout ceci indique que le calcul du CAPEX-index n'est absolument pas lié aux coûts.

De plus, le Service déduit des prévisions financières et des données réelles de la période de régulation avril 2006 – mars 2011 qu'aucune augmentation des frais opérationnels n'a été constatée durant cette période, mais plutôt une légère diminution. Cette diminution a été rendue possible par la gestion efficace des coûts de The Brussels Airport Company. Le Service peut en conclure que, pour la prochaine période de régulation avril 2011 – mars 2016, une telle efficacité doit être réalisable par The Brussels Airport Company.

Le service peut comprendre que le programme d'investissement de la prochaine période de régulation avril 2011 – mars 2016 comprend plus de projets intensifs en coûts par rapport à la période de régulation avril 2006 – mars 2011.

Sur cette base, le Service a exécuté un calcul bottom-up des futurs projets d'investissement et de leur impact sur les frais opérationnels. Ce calcul bottom-up se base sur les « Resource pools » connus dans le modèle ABC de The Brussels Airport Company (à l'exception des « Resource pools » portant sur les amortissements). Pour chaque « Resource pool », il a été analysé quels investissements futurs pourraient avoir un impact sur les coûts du « Resource pool ». Un paramètre a ainsi été défini afin de quantifier cet impact (par exemple le nombre de nouveaux « boarding bridges » par rapport au nombre actuel). Le résultat de cette analyse a été injecté dans le modèle ABC développé par le Service (voir ci-dessous). Les détails de ce calcul bottom-up sont repris en annexe 10.

Pour ces raisons, le Service décide que le CAPEX-index de The Brussels Airport Company ne peut être accepté et doit être remplacé par le calcul bottom-up du Service.

2.2.2.3. Corrections du modèle ABC par le Service

Afin de pouvoir injecter les corrections dans le modèle ABC, le Service a dû développer son propre modèle. Le modèle ABC présenté au Service par The Brussels Airport Company n'était en effet pas utilisable, pour les raisons suivantes :

- Le manque de transparence de son modèle financier ;
- L'absence dans le modèle des formules nécessaires à l'exécution de certains calculs ;
- La non disponibilité de la base de données en Access utilisée par The Brussels Airport Company afin de traiter l'output du modèle ABC, afin de calculer les tarifs régulés ;
- Le manque de concordance entre les chiffres repris dans la "FAB" et ceux du modèle ABC, pour ce qui concerne les amortissements ;
- Les informations lacunaires concernant le passage des chiffres de 2009 aux années ultérieures.

Par son courrier du 10 août 2010 (réf. 2010-610-U Consultaties-Vragen.doc) le Service a demandé le modèle financier de The Brussels Airport Company dans lequel le lien était établi entre le modèle ABC, le programme d'investissement, les frais opérationnels par service, les revenus par service et l'EBIT par service.

The Brussels Airport Company a communiqué la réponse suivante le 3 septembre 2010

- "On the request of the Airlines, TBAC asked an external party (Deloitte) to audit the financial model in order to review the consistency of the model as such but also the correct application of the ABC data in the model.
- With the audit, Deloitte has confirmed that the model is solid and has been correctly applied.
- We are willing to run with the regulator through the model in the TBAC offices
- On your request we are willing to run simulations on that model."

Le Service en conclut que le modèle financier ne sera pas mis à disposition, ce qui était pourtant essentiel afin de pouvoir effectuer en toute indépendance les calculs, contrôles et évaluations nécessaires.

Pour ces raisons, le Service a été obligé de développer son propre modèle.

Sur la base des informations contenues dans le modèle ABC de The Brussels Airport Company et de son "User Manual ABC model", le Service a développé son propre modèle dans lequel les modifications nécessaires des clés de répartition et des montants pouvaient être implémentées.

Sur la base de l'analyse du Service décrite au paragraphe 2.2.2.2., les corrections suivantes ont été appliquées au modèle développé par le Service :

- Les frais associés aux "incentives" sont considérés comme non régulés et en conséquence pour cent pour-cent (100%) alloués à la catégorie "Other" (les activités non régulées) ;

- Les frais repris en annexe 11 concernant l'activité MEDA ne sont pas alloués à cent pour-cent (100%) aux passagers mais pour cinquante pour-cent (50%), et les cinquante pour-cent (50%) restants aux activités non régulées.
- Suite à la constatation du service concernant les allocations des surfaces aux activités, des corrections ont été effectuées au niveau des amortissements et des coûts associés aux utilities. Les annexes 12 et 13 en reflètent les conséquences financières.
- Les frais associés aux activités A-OPS 1 et A-OPS 2 qui étaient allouées aux passagers sont allouées aux activités régulées décollage et atterrissage (deux tiers des coûts) et parking (un tiers des coûts), conformément à la clé de répartition. L'annexe 14 reprend le déplacement de ces coûts.
- Les frais portant sur l'“activité PRM” ne sont pas alloués aux activités régulées, mais bien à la catégorie “Other” (les activités non régulées). L'annexe 15 reprend le déplacement de ces coûts.
- Pour ce qui concerne l'activité A-OPS 24 (Porters), les recettes sont portées en réduction des coûts régulés. Il s'agit ici d'un montant de quatre mille neuf cent septante-deux euro (4972€). Ce montant est calculé sur la base des revenus réels de The Brussels Airport Company rapportés pour la période janvier 2010 – septembre 2010, à savoir trois mille sept cent vingt-neuf euro (3729€) extrapolés sur une année complète.
- Pour ce qui concerne l'activité A-OPS 33 (Safety Management), les frais sont répartis sur toutes les activités régulées sur la base de leurs revenus. L'annexe 16 reprend le déplacement de ces coûts.
- Pour ce qui concerne l'activité A-OPS 19 (Boarding Management), un montant de un million septante-deux mille trois cent nonante-trois euro et quarante-huit cents (1.072.393,48€) est sorti de la base des coûts régulés et transféré aux coûts non régulés.
- Index de croissance des frais de personnel. Tous les frais de personnel de The Brussels Airport Company sont actualisés de un pour-cent (1%) au-delà de l'inflation, au lieu de deux pour-cent (2%).
- Le CAPEX-index de The Brussels Airport Company n'est pas accepté et est remplacé par un calcul bottom-up du Service, repris en annexe 10.

2.2.3. *Programme d'investissements et évolution de la “Regulatory Asset Base” (RAB) pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016*

2.2.3.1. Description du programme d'investissements et de l'évolution de la “RAB” pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016.

Le programme d'investissements comprend un aperçu de tous les investissements par année pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 et un pourcentage représentant le caractère régulé alloué à chaque projet d'investissement. Par ailleurs, un “slippage” est calculé pour les projets d'investissement afin de tenir compte de retards dans les projets. Ce “slippage” se traduit en corrections financières des montants budgétés.

A côté de l'aperçu des investissements, le document reprend également l'évolution de la valeur de la "Regulated Asset Base" ("RAB") calculée pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016.

Le document en annexe 17 reprend le programme d'investissements et l'évolution de la "RAB" communiqués par The Brussels Airport Company au Service.

2.2.3.2. Analyse par le Service.

Sur la base de son analyse, le Service a plusieurs observations à formuler.

2.2.3.2.1. Aperçu des projets d'investissement

Le Service n'a pas de remarque quant à la liste des projets d'investissement, mais bien quant à l'allocation des pourcentages du caractère régulé. Les projets suivants ne sont pas correctement évalués du point de vue de leur caractère régulé, de l'avis du Service :

- **Fly-over Brucargo.** The Brussels Airport Company considère ce projet comme intégralement régulé.

Le Service ne peut pas l'accepter. Le "Fly-over Brucargo" concerne la connexion de l'aéroport avec l'environnement de la Haachtsesteenweg. Il est donc totalement situé en landside. De plus, tout le fret livré à Brucargo n'est pas ensuite transporté en avion. Une partie significative des marchandises quitte en effet à nouveau Brucargo par la route. Enfin, le modèle ABC de The Brussels Airport Company comprend une clé de répartition pour les activités concernant Brucargo, à savoir trente pour-cent (30%) des coûts vont au tarif de décollage et d'atterrissage des compagnies aériennes cargo et septante pour-cent (70%) des frais vont aux activités non régulées.

Le Service pense donc que la clé de répartition du modèle ABC peut être appliquée à ce projet d'investissement, ce qui revient à un caractère régulé de trente pour-cent (30%).

- **Réorganisation de la plate-forme des bus.** The Brussels Airport Company considère ce projet comme intégralement régulé.

Le Service ne peut pas marquer son accord. Comme déjà décrit au paragraphe 2.2.2.2.2., il n'y a qu'une très petite partie des usagers des bus qui sont passagers de Brussels Airport, plus précisément seulement quinze pour-cent (15%). Les autres quatre-vingt-cinq pour-cent (85%) sont des travailleurs actifs sur le site de l'aéroport.

Le Service est convaincu que ce chiffre de quinze pour-cent (15%) peut encore croître, en fonction d'un intérêt toujours plus grand pour l'intermodalité et l'environnement.

Pour cette raison, le Service décide que ce projet d'investissement a un caractère régulé de vingt pour-cent (20%).

- **ERP Phase II.** The Brussels Airport Company considère ce projet comme intégralement régulé.

Le Service ne peut pas marquer son accord avec ceci. Ce projet informatique sert au support du personnel de The Brussels Airport Company. Mais tous les membres du personnel ne sont pas repris dans la base des coûts régulés.

Pour cette raison, le Service pense que ce projet d'investissement doit être considéré comme régulé à quatre-vingt-huit pour-cent (88%). Ce pourcentage correspond à la clé de répartition utilisée pour les autres projets ou coûts liés au personnel.

Le Service désire enfin encore faire part de ses doutes pour ce qui concerne certains grands projets d'investissement. On peut ainsi se poser des questions à propos du projet Pier A West, tant du point de vue de l'opportunité que du moment. En raison des conséquences financières des investissements, le Service s'attendrait à un plus grand lien avec les réalités à propos du timing des grands projets.

Pour la prochaine période de régulation avril 2016 - mars 2021, le Service désire d'ailleurs obtenir une fiche par projet décrivant entre autres les avantages par groupe cible et/ou par service, les investissements et les amortissements, les frais opérationnels et les éventuelles démolitions. La base pour l'évaluation des données financières et l'allocation aux services seront également mentionnés.

2.2.3.2.2. Calcul de la "RAB"

The Brussels Airport Company calcule la valeur totale de la "RAB" 2011 comme suit :

- La valeur de départ est la valeur de la "RAB" en 2009, qui s'élève selon The Brussels Airport Company à un milliard et trente-cinq millions d'euro (1.035.000.000€).
- Le montant des "current liabilities regulated" en est déduit ;
- Le montant du "working capital regulated" y est ajouté.

Pour 2011, la "RAB" totale vaut, selon The Brussels Airport Company, un milliard et cinq millions d'euro (1.005.000.000€).

Pour l'évolution de la valeur totale de la "RAB" jusqu'en 2015, The Brussels Airport Company exécute les calculs suivants pour chaque année :

- La valeur de départ est la valeur initiale de la "RAB" pour l'année précédente ;
- Les amortissements régulés en sont soustraits ;
- Les investissements régulés y sont ajoutés. Ceci concerne le montant des investissements corrigés du facteur "slippage" ;

- A ceci est joint le montant de la réévaluation des actifs. Cette réévaluation se monte systématiquement à deux pour-cent (2%) de la valeur finale de la “RAB” pour l’année considérée ;
- Le montant des “current liabilities regulated” en est déduit ;
- Le montant du “working capital regulated” y est ajouté.

Le Service a les observations suivantes à formuler, à propos de la méthode utilisée par The Brussels Airport Company.

- La valeur de la “RAB” pour 2009 est en effet le point de départ correct des calculs ultérieurs, mais le Service ne valide pas le montant de un milliard et trente-cinq millions d’euro (1.035.000.000€).

La valeur de la **“RAB” pour 2009** est la valeur comptable nette pour 2009 issue de la “FAB” et se situe sensiblement plus haut que la valeur communiquée par The Brussels Airport Company, plus précisément à un milliard cent douze millions trois cent cinq mille cent cinquante-huit euro et quarante cents (**1.112.305.558,40€**). Ce calcul est repris à l’annexe 18.

- Le Service constate que, dans le calcul de The Brussels Airport Company, un saut est effectué de la valeur de la “RAB” en 2009 à celle en 2011, sans que les paramètres d’évolution soient définis pour l’année 2010. Il serait pourtant possible d’effectuer le calcul pour 2010, puisque les éléments nécessaires au calcul de la valeur de la “RAB” en 2010 sont tous présents : la valeur 2009 de la “RAB”, les investissements 2010, les amortissements 2010, les “current liabilities regulated” 2010 et le “working capital regulated” 2010.
La méthode appliquée par The Brussels Airport Company n’est pas transparente et ne garantit donc pas le lien avec les coûts des tarifs et de la formule tarifaire.

Le Service pense donc que, pour le calcul de la “RAB” et pour une évaluation correcte de son évolution jusqu’en 2015, la valeur de la “RAB” en 2010 doit être calculée.

- Le Service constate que, pour le calcul de la “RAB”, The Brussels Airport Company commence toujours de la valeur initiale de la “RAB” pour l’année précédente. Ceci a pour conséquence que, dans sa méthode, les amortissements et les investissements 2011 ne sont pas pris en compte.

Le Service ne peut pas marquer son accord avec ceci, en raison du principe qui veut que les tarifs soient liés aux coûts. Afin d’obtenir un calcul correct des coûts, il y a lieu d’intégrer tous les amortissements et investissements. Ceci implique que le point de départ du calcul de la valeur de la “RAB” pour une certaine année ne peut être la valeur de départ de la “RAB” pour l’année précédente, mais bien la valeur de clôture de la “RAB” pour l’année précédente.

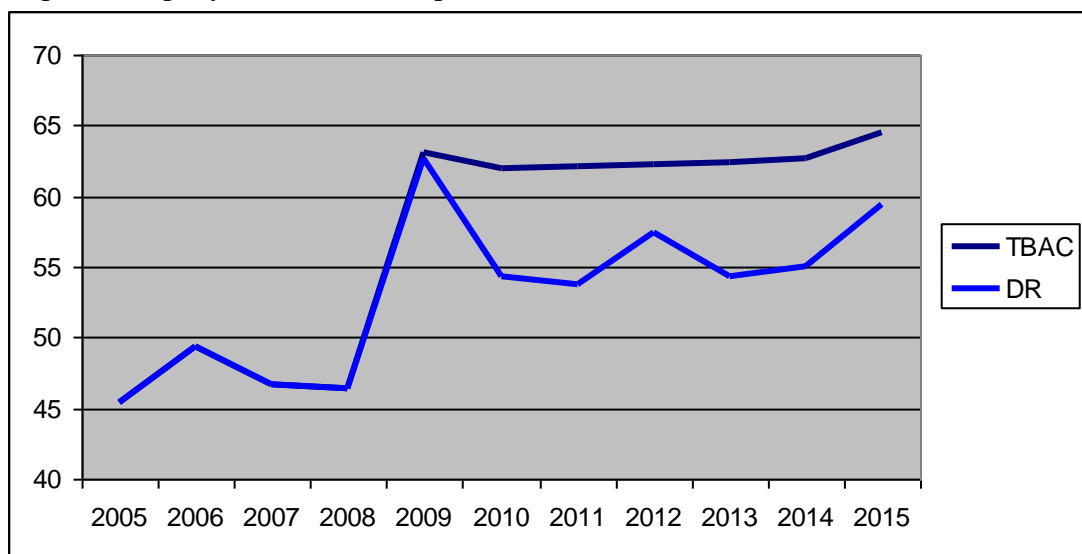
Le Service pense que les amortissements et les investissements doivent être intégrés pour chaque année, ce qui se traduit en une valeur initiale et une valeur de clôture de la “RAB” pour chaque année.

- Les montants des amortissements annuels mentionnés par The Brussels Airport Company ne correspondent pas aux amortissements réels. The Brussels Airport Company communique des amortissements annuels stables pour toute la période de régulation, à savoir environ soixante-deux millions d’euro (62.000.000€). The Brussels Airport Company prétend que “les amortissements dans le modèle résultent d’une approche top down et sont basés sur les prévisions pour 2009. D’ailleurs, à ce moment-là, un exercice de réévaluation était en cours, ce qui empêchait une analyse bottom-up des amortissements ” (traduit du néerlandais, provenant de “Answers to Regulator Questions 26-11-2010, envoyé par e-mail au Service le 26 novembre 2010).

Le Service ne peut marquer son accord avec ceci. Les amortissements de The Brussels Airport Company ne sont pas liés aux coûts et n’ont, pour ce que le Service a pu en juger, aucun lien avec les montants repris aux comptes annuels.

Les amortissements peuvent tout de même être calculés. Les amortissements portant sur les actifs connus à la fin 2009 peuvent être intégralement extrapolés à partir de la “FAB” disponible, comme repris en annexe 2. Pour ce qui concerne les investissements futurs, il est possible de calculer les amortissements sur la base d’un taux d’amortissement moyen de 5,6% par an, qui peut être déduit du taux historique d’amortissement à partir de la “FAB”. Ce taux moyen d’amortissement sera appliqué à partir de l’année suivant la conclusion du projet d’investissement. Cette hypothèse est acceptable, du fait que la “FAB” indique que la grande majorité des actifs a été activée durant le mois de décembre.

Graphiquement, la différence, au niveau des amortissements, entre The Brussels Airport Company et le Service se présente comme suit.:



En fonction du principe de lien avec les coûts, le Service pense qu'une évaluation correcte des futurs amortissements annuels doit se faire comme décrit à l'alinéa précédent. L'annexe 19 reprend ce calcul.

- Au niveau des investissements qui doivent être ajoutés à la valeur annuelle de la "RAB", le Service a deux (2) observations à formuler :
 - Le Service ne voit aucun intérêt à appliquer un facteur "slippage" sur les montants budgétés pour les investissements. Le Service peut comprendre le fait que des projets subissent des retards, mais ceci doit être intégré au niveau du planning des projets et pas au moyen d'un facteur correctif appliqué à l'avance sur les montants budgétés.

En conséquence, le Service ne peut pas accepter les montants d'investissement corrigés et pense que les montants effectivement budgétés pour les projets d'investissement doivent être utilisés.

- The Brussels Airport Company reprend immédiatement les montants annuels d'investissement dans la "RAB", sans tenir compte du fait qu'un projet soit achevé ou mis en exploitation.

Le Service ne peut pas marquer son accord, pour les raisons suivantes :

- L'intégration d'investissements inachevés ou d'investissements pas encore en exploitation dans la valeur de la "RAB" représente une forme de préfinancement. Suivant les recommandations de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI Document 9082 – ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services – 8th Edition 2009), les usagers ne doivent pas payer pour des infrastructures et des services qu'ils n'emploient pas. De plus, le Service ne voit pas de raison d'accorder une exception, comme cela est prévu dans les recommandations de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
- Les autres secteurs régulés en Belgique (l'énergie, les postes et télécommunications, le secteur financier) ne connaissent pas non plus de possibilité de reprendre dans la valeur de la "RAB" des actifs qui ne sont pas encore utilisés.

Pour ces raisons, le Service pense que les montants des projets d'investissement ne peuvent être repris dans la valeur de la "RAB" qu'au moment où les actifs sont mis en exploitation.

- The Brussels Airport Company applique dans sa méthode une réévaluation annuelle de la valeur de la "RAB" et la comptabilise dans la valeur annuelle de la "RAB". Il s'agit d'une réévaluation annuelle de deux pour-cent (2%) en moyenne.

Le Service ne peut pas marquer son accord avec cette technique de réévaluation. Il n'existe aucune base légale pour déjà réévaluer la valeur des actifs des années à l'avance, à un rythme annuel de deux pour-cent (2%). Ceci ne peut pas être interprété autrement que comme l'anticipation d'un éventuel exercice futur de réévaluation. Ceci n'est pas admis par la législation. L'article 57 de l'arrêté royal du 30 janvier 2001 portant exécution du code des sociétés stipule en effet que "les sociétés peuvent réévaluer les actifs immobilisés matériels, les participations et actions reprises aux actifs immobilisés financiers ou certaine sortes spécifiées d'actifs immobilisés, lorsque la valeur de ces actifs, déterminée en fonction de leur intérêt pour la société, dépasse de manière certaine et durable leur valeur comptable."

Ceci implique qu'il y ait tout d'abord une valeur comptable des actifs et ensuite que la plus-value doit être explicitement constatée sur la base d'une analyse/expertise, ce qui n'est manifestement pas le cas ici.

Pour cette raison, le Service n'accepte pas les montants réévalués dans le calcul de la valeur de la "RAB" calculée par The Brussels Airport Company.

2.2.3.3. Corrections par le Service.

Sur la base des observations du Service au point 2.2.3.2., les corrections suivantes sont apportées au programme d'investissements et au calcul et à l'évolution de la "RAB" pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 :

- Le projet d'investissement "Fly-over Brucargo" n'est reconnu comme régulé que pour trente pour-cent (30%) au lieu de cent pour-cent (100%) ;
- Le projet d'investissement "Réorganisation de la plate-forme des bus" n'est reconnu comme régulé que pour vingt pour-cent (20%) au lieu de cent pour-cent (100%) ;
- Le projet d'investissement "ERP Phase II" n'est reconnu comme régulé que pour quatre-vingt-huit pour-cent (88%) au lieu de cent pour-cent (100%);
- La valeur de la "RAB" pour 2009 est calculée par le Service à un montant de un milliard cent douze millions trois cent cinq mille cinq cent cinquante-huit euro et quarante cents (1.112.305.558,40€) au lieu de un milliard trente-cinq millions d'euro (1.035.000.000€);
- La valeur totale de la "RAB" pour 2010 est calculée pour le passage de 2009 à 2011 ;
- Le départ du calcul d'une valeur de la "RAB" se situe à la valeur de clôture de la "RAB" de l'année précédente ;
- Les montants des amortissements sont calculés correctement sur la base des éléments suivants :
 - la FAB pour les investissements jusqu'à et y compris 2009 ;
 - le plan de développement 2011 – 2016 pour l'année 2010 ;
 - le programme des investissements pour les années 2011 -2016.
- Les montants budgétés pour les investissements sont appliqués, plutôt que les montants corrigés du facteur "slippage" ;
- Les montants des projets d'investissement ne sont repris dans le calcul de la valeur de la "RAB" que lorsque le projet est mis en exploitation ;

- La réévaluation systématique de deux pour-cent (2%) des actifs dans a valeur de la “RAB” n’est pas acceptée.

Ces corrections entraînent les valeurs suivantes de la “RAB”, pour la période 2011 – 2015:

2011	2012	2013	2014	2015
1.017,06	1.015,06	1.020,39	1.017,46	1.189,65

Le détail complet des calculs est repris en annexe 20.

2.2.4. Aspects financiers.

2.2.4.1. Description des aspects financiers

The Brussels Airport Company a mis un tableau de synthèse à disposition, dans lequel les revenus, les frais opérationnels (OPEX), les amortissements, l’EBIT (earnings before interest and taxes) et la valeur de la “RAB” sont repris pour l’ensemble des activités régulées.

Sur la base de ce tableau reprenant les données financières, The Brussels Airport Company calcule la rentabilité (ROCE - Return On Capital Employed) des activités régulées par année durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016.

L’annexe 21 présente la synthèse des données financières communiquée par The Brussels Airport Company.

2.2.4.2. Analyse des aspects financiers

A l’analyse des données financières, le Service constate que:

- Les montants des amortissements durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016 restent constants.

Comme déjà mentionné, ces amortissements ne correspondent pas à la réalité et ne sont donc pas liés aux coûts. Le Service a recalculé les amortissements, comme décrit au point 2.2.3. et repris en annexe 19.

- Du fait que les plus-values de réévaluation consécutives à la réévaluation de 2009 ne sont pas fiscalement déductibles, The Brussels Airport Company encourt une imposition supplémentaire. De cela, quinze millions d’euro (15.000.000€) sont considérés comme régulés par The Brussels Airport Company. Celle-ci impute ce montant dans sa base de taxation pour l’ensemble de la période de régulation avril 2011 – mars 2016 et impute ainsi l’impôt sur ces plus-values de réévaluation aux activités régulées.

Le Service ne peut pas approuver l'imputation des impôts sur les plus-values de réévaluation. Le Service se base pour cela sur la réglementation et sur une note technique récente 2010-1 de la Commission des Normes comptables (CNC) en matière de définition de l'EBIT / EBITDA¹.

Premièrement, l'article 50 §1 de l'AR du 21 juin 2004 stipule que "La rentabilité des activités régulées ("ROCE") est mesurée par les revenus avant charges financières et impôts des activités régulées, après subsidiation ("EBIT").

Deuxièmement,, la CNC définit dans la note mentionnée ci-dessus comment les concepts d'EBIT et d'EBITDA, qui proviennent des pratiques financières internationales, doivent être définies sur la base des comptes annuels belges.

Définition	Code
Bénéfice (Perte) de l'exercice avant impôts	9903
- Produits des actifs circulants	751
- Autres produits financiers	752/9
+ Charges des dettes	650
+ Autres charges financières	652/9
EBIT	

Ceci montre que les quinze millions d'euro (15.000.000€) portant sur les amortissements fiscalement non déductibles sur les plus-values de réévaluation ne peuvent pas être intégrés au calcul de l'EBIT.

Le calcul de The Brussels Airport Company ne respecte manifestement pas ces prescriptions.

Pour cette raison, le Service ne peut pas accepter que le montant de quinze millions d'euro (15.000.000€) soit comptabilisé par The Brussels Airport Company dans l'EBIT.

- Les frais identifiés par le Service comme frais opérationnels (OPEX) dans la "FAB" sont identifiés (pour un montant de deux cent onze mille trois cent quatorze euro (211.314€) (voir le point 2.2.1.) sont ajoutés aux frais opérationnels dans ce tableau financier.

2.2.4.3. Corrections par le Service

- Adaptation des amortissements ;
- Nouveau calcul des frais opérationnels ;
- Adaptation de l' EBIT.

Les éléments financiers, corrigés par le Service, sont repris en annexe 22.

¹ Commission des Normes comptables, Note technique 2010-1 "Définition de l'EBIT / EBITDA", 8 septembre 2010, www.cnc-cbn.be

2.2.5. Formule de contrôle tarifaire et système tarifaire

2.2.5.1. Description de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire communiqués par The Brussels Airport Company

Par son courrier du 15 octobre 2010, The Brussels Airport Company a communiqué sa formule de contrôle tarifaire et son système tarifaire au Service.

Le système tarifaire comprend la structure tarifaire suivante:

- Charge LTO : $U*W*E*D$
où
 $U = 2,05 \text{ €}$
 $W = \text{facteur poids}$
 $E = \text{facteur environnemental}$
 $D = \text{facteur jour / nuit}$
- Charge de parking : $U*W*T$
où
 $U = 0,62 \text{ €/h}$ (avions pour passagers) et $0,177 \text{ €/h}$ (avions cargo)
 $W = \text{MTOW certifié, en tonnes}$
 $T = \text{durée du parking}$
- Charge pour les passagers
 Au départ = 18,49€
 Transfert = 9,48 €
 Transit = 0 €
- Tarif PRM = 0,36 €
- Charge de sûreté = 5,9 € pour tous les passagers en partance (au départ, transfert et transit)
- Charge carburant : pas de montant.
- Système d'incentives: le système d'encouragement financier par The Brussels Airport Company.

La formule de contrôle tarifaire communiquée par The Brussels Airport Company est la suivante :

- CPI + 0,9%
- En plus des 0,9%, les tarifs sont adaptés à partir d'avril de l'année de commencement des travaux du Pier A West, sur la base des dépenses en capital planifiées et exécutées au niveau de 0,25% par tranche de €10 millions investis.

2.2.5.2. Analyse de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire communiqués par The Brussels Airport Company

Remarques préliminaires

Le Service regrette que The Brussels Airport Company n'ait pas maintenu sa proposition initiale de rééquilibrage de ses tarifs, qui représentait une approche aussi correcte que possible du lien avec les coûts des différents tarifs, jusqu'à la fin de la consultation, principalement à la demande des compagnies aériennes, afin de faire peser la charge la plus importante possible sur les passagers. Il existait pourtant des accords (informels) entre le Service et The Brussels Airport Company pour effectuer un début de rééquilibrage durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016, afin de rectifier des erreurs manifestes, mais aussi une répartition des coûts qui s'est biaisée avec le temps.

Le Service peut comprendre que la crise financière actuelle génère des difficultés pour les compagnies aériennes, mais souligne le fait que le point de vue des passagers doit également être défendu et que, en conséquence, le rééquilibrage doit être un point d'attention et un objectif pour la période de régulation avril 2016 – mars 2021.

Le Service constate que deux tarifs importants, à savoir le tarif d'atterrissage et de décollage et le tarif de parking restent lourdement déficitaires, alors que la charge pour les passagers génère une marge inhabituellement élevée. Cette anomalie est le témoin d'un phénomène de subsidiation croisée entre les services liés aux mouvements des avions et les services liés aux passagers. En d'autres mots, les mouvements des avions sont subsidiés par les passagers, ce qui favorise en particulier les activités déficitaires de cargo.

2.2.5.2.1. Charge LTO

Le Service constate que le tarif communiqué pour l'atterrissage et le décollage d'avions rencontre les prescriptions réglementaires de l'article 47 §2 de l'AR du 21 juin 2004, à savoir une différenciation visant à une diminution du bruit causé par les activités aéroportuaires en général et par les vols de nuit en particulier.

La structure du mode de calcul de la charge LTO est également conforme aux exigences de l'article 47 §1 de l'AR du 21 juin 2004, étant conçue de manière logique, simple et claire, avec une exécution des règles transparente pour chaque usager.

Considérant les remarques du Service aux points 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. et considérant sur l'absence de rééquilibrage des tarifs par The Brussels Airport Company, le tarif d'atterrissage et de décollage communiqué n'est pas lié aux coûts. Des corrections que le Service a implémentées aux points 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. sont en conséquence nécessaires pour corriger dans une certaine mesure le manque de lien avec les coûts. Le Service souligne que le rééquilibrage devra être un point d'attention et un objectif pour la période de régulation avril 2016 – mars 2021.

2.2.5.2.2. Charge de parking

La structure du mode de calcul de la charge de parking est également conforme aux exigences de l'article 47 §1 de l'AR du 21 juin 2004, étant conçue de manière logique, simple et claire, avec une exécution des règles transparente pour chaque usager.

Considérant les remarques du Service aux points 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. et considérant sur l'absence de rééquilibrage des tarifs par The Brussels Airport Company, le tarif de parking communiqué n'est pas lié aux coûts.

Des corrections que le Service a implémentées aux points 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. sont en conséquence nécessaires pour corriger dans une certaine mesure le manque de lien avec les coûts. Le Service souligne que le rééquilibrage devra être un point d'attention et un objectif pour la période de régulation avril 2016 – mars 2021.

2.2.5.2.3. Tarif passagers

Les tarifs pour les passagers sont présentés de manière simple, claire et transparente, mais ne sont pas logiques. Le Service constate ainsi par exemple qu'il n'existe pas de tarif spécifique pour les passagers en transit, malgré le fait que ces passagers utilisent la même infrastructure et les mêmes services que les passagers en transfert.

Le Service constate donc que les tarifs pour les passagers ne sont pas liés aux coûts et que la raison de ce fait réside dans l'absence d'exécution du rééquilibrage et les remarques du Service aux points 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. La même remarque est ici aussi d'application : pour la période de régulation avril 2016 – mars 2021, le rééquilibrage devra être un point d'attention et un objectif important.

2.2.5.2.4. Tarif PRM

Le Service constate que The Brussels Airport Company soumet un tarif PRM à son approbation.

Comme déjà mentionné, "PRM" n'est actuellement pas une activité régulée et le Service n'est pas l'autorité compétente pour l'application du Règlement européen 1107/2006.

Le Service a bien isolé tous les coûts liés à l'activité "PRM" des activités régulées, afin d'obtenir une image correcte. Ceci a déjà été décrit aux points 2.2.1.2. et 2.2.2.2.2.

Le Service n'émet donc aucun jugement concernant le tarif PRM communiqué

2.2.5.2.5. Tarif de sûreté

Le Service constate que le tarif de sûreté communiqué par The Brussels Airport Company satisfait aux exigences de l'article 47 §1 de l'AR du 21 juin 2004, étant conçu de manière logique, simple et claire, avec une exécution des règles transparente pour chaque usager.

Le Service constate également que, pour ce qui est du tarif de sûreté, The Brussels Airport Company a fait un effort afin d'atteindre un lien avec les coûts. Le Service apprécierait aussi l'intention de The Brussels Airport Company de créer une catégorie spécifique à la sûreté dans la "FAB", pour la prochaine période de régulation avril 2016 – mars 2021, afin d'améliorer le lien avec les coûts de cette activité régulée.

2.2.5.2.6. Tarif carburant

Le Service constate qu'aucun tarif spécifique pour le carburant n'est demandé par The Brussels Airport Company, en raison des frais minimes y associés. Ces frais sont repris par The Brussels Airport Company dans la base des coûts de l'airside.

Le Service approuve cet écart au principe de lien avec les coûts.

2.2.5.2.7. Système d'incentives

Le Service constate que The Brussels Airport Company présente son système d'incentive pour approbation.

Comme déjà expliqué ci-dessus, il n'existe aucune stipulation dans la réglementation qui exige que le système des incentives soit approuvé par le Service. Ceci semble d'ailleurs évident, vu que de telles interventions financières de The Brussels Airport Company ont un caractère clairement commercial. Ceci a d'ailleurs été confirmé dans un courrier antérieur de The Brussel Airport Company (voir point 2.2.2.2.).

Le Service n'émet donc aucun jugement concernant le système des incentives communiqué.

2.2.5.2.8. Formule de contrôle tarifaire

The Brussels Airport Company propose une formule permettant de faire évoluer annuellement les tarifs de $CPI + 0,9\%$, en plus à partir du mois d'avril de l'année de commencement des travaux du Pier A West, de $0,25\%$ par bloc de €10 millions d'investissements dans le Pier A West, sur la base des frais en capital planifiés et exécutés.

- CPI + 0,9%

The Brussels Airport Company arrive à la formule $CPI + 0,9\%$ sur la base de ses éléments financiers décrits au point 2.2.4.

Conformément à l'article 42 de l'AR du 21 juin 2004, The Brussels Airport Company a droit à une marge bénéficiaire raisonnable. Cette marge bénéficiaire raisonnable est évaluée conformément à l'article 50 de l'AR du 21 juin 2004 sur la base des références de marché et par l'utilisation de la méthode de la moyenne pondérée des coûts du capital (WACC).

Le Service constate que la réglementation actuelle pour la régulation de The Brussels Airport ne comprend pas de formule précise pour le calcul du WACC, ni de date à laquelle les indicateurs financiers doivent être mesurés.

Actuellement, le WACC se situe, selon The Brussels Airport Company à six pour-cent (6%). La méthode de calcul du WACC par The Brussels Airport Company a été communiquée au Service par e-mail le 3 septembre 2010 ("Answers to Regulator questions – Letter of August 10th 2010" – pages 15-18). La formule du WACC présentée par The Brussels Airport Company, ainsi que la valeur des paramètres sont repris en annexe 23.

Le Service a principalement deux observations à formuler pour ce qui concerne le calcul du WACC présenté par The Brussels Airport Company :

- Ou bien le "gearing" (paramètre g) ne correspond pas aux comptes annuels, ou bien il est basé sur un système inacceptable d'allocation de certains éléments du passif (les fonds propres + 50% de la dette) à certains actifs (régulés), ce qui augmente artificiellement la valeur du WACC.
- L'utilisation de la notation de The Brussels Airport Company pour le calcul des "debt financing costs" implique que les usagers devraient payer un supplément en raison des conséquences de la politique financière de The Brussels Airport Company. Les "debt financing costs" doivent simplement refléter les coûts moyens pour un exploitant aéroportuaire en Europe, sans que tenir compte du niveau de risque financier pris par l'exploitant

Le Service souligne que le WACC doit restituer la situation sur le marché financier pour un exploitant aéroportuaire, et pas les besoins internes de The Brussels Airport Company, ni les conséquences de la politique financière de la société sur sa notation. Pour cette raison, le Service ne peut pas accepter la méthodologie de The Brussels Airport Company pour le calcul du WACC.

En conséquence, le Service a utilisé sa propre méthode de calcul du WACC, dans laquelle il est tenu compte avec les références du marché, comme exigé par l'article 50 de l'AR du 21 juin 2004. La description de la méthode utilisée par le Service pour le calcul du WACC est reprise en annexe 23. Du fait que les valeurs de marché des aéroports cotés en bourse ont connu des fluctuations significatives durant ces cinq dernières années et que le taux d'intérêt hors risque (OLO 10 ans) a connu une forte augmentation avec la récente crise financière en Europe et que ces deux paramètres jouent un rôle significatif dans la détermination de la valeur du WACC, le Service pense que six pour-cent (6%) n'est pas déraisonnable.

Cette marge raisonnable, qui correspond à la rétribution du marché, ne peut être atteinte lorsque le dual till entre en vigueur, soit après quatre (4) périodes de régulation. Jusque là, il existe une subsidiation des activités régulées par leurs propres activités subsidiantes.

L'évolution vers cette situation de dual till et donc la rétribution raisonnable se déroule de manière linéaire, conformément à l'article 49 §2. Ceci implique que, pour

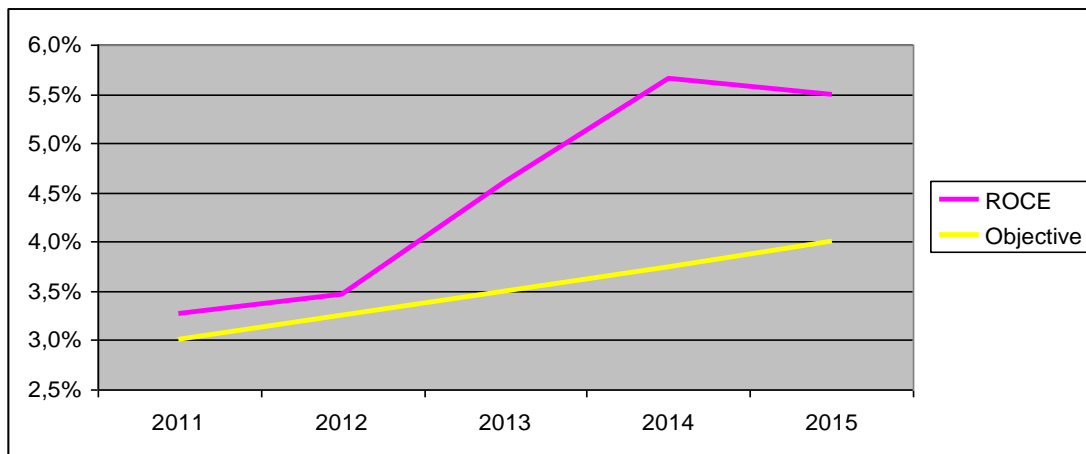
la période de régulation avril 2011 – mars 2016, une rentabilité des activités régulées de trois à quatre (3% à 4%) est acceptable et permise.

Cette rentabilité est mesurée conformément à l'article 50 §1 "en divisant les revenus avant charges financières et impôts des activités régulées après subsidiation (EBIT) par le montant des actifs immobilisés nets et des actifs circulants qui ont été affectés aux activités régulées" (ceci correspond à la "RAB" totale).

Pour pouvoir atteindre cette marge de trois à quatre pour-cent (3% à 4%), The Brussels Airport Company demande une augmentation annuelle des tarifs régulés de CPI+0,9%. Ceci est repris dans le tableau des éléments financiers de The Brussels Airport Company, en annexe 21.

Le Service ne peut pas approuver la formule de CPI+0,9% communiquée par The Brussels Airport Company.

En effet, les corrections appliquées ci-dessus par le Service conduisent à la constitution d'un tableau avec de nouveaux éléments financiers, comme présenté en annexe 22. Sur la base de ces chiffres, si une augmentation annuelle de CPI+0,9% était autorisée, The Brussels Airport Company terminerait avec une rentabilité des activités régulées qui se situe loin des limites de trois à quatre pour-cent (3% à 4%). Le graphique ci-dessous illustre l'évolution de cette rentabilité.



Sur cette base, le Service pense qu'une adaptation annuelle des tarifs régulés de CPI – 0,55% (CPI moins zéro virgule cinquante-cinq pour-cent) est nécessaire pour demeurer dans la fourchette de la rentabilité prévue par la loi.

▪ 0,25% par bloc de dix millions d'euros pour le Pier A West

The Brussels Airport Company demande pour le grand projet d'investissement que représente le Pier A West une rétribution qui corresponde déjà à la marge bénéficiaire raisonnable, ce qui signifie une rentabilité de six pour-cent (6%). L'argument supportant ceci est que les tarifs de Brussels Airport se situent sous la moyenne des quatre (4) aéroports de référence les moins chers, ce qui permet au taux de subsidiation de diminuer de manière accélérée (article 49 §5 de l'AR du 21 juin 2004). Ceci signifie une rentabilité supérieure à l'évolution linéaire normale.

Sur cette base, The Brussels Airport Company demande une hausse supplémentaire des tarifs d'un quart de pour-cent (0,25%) par bloc de dix millions d'euro (10.000.000€) à partir du mois d'avril de l'année de début des travaux du Pier A West.

Le Service peut accepter l'argumentation de The Brussels Airport Company mais impose une forme de contrôle sur l'application du mécanisme. Le Service exercera chaque année un contrôle avant l'application de l'augmentation des tarifs par The Brussels Airport Company.

Le Service déclare être d'accord avec la formule communiquée par The Brussels Airport Company pour, à partir du mois d'avril de l'année de début des travaux du Pier A West, demander une augmentation supplémentaire des tarifs de 0,25% par bloc de €10 millions d'investissements pour le Pier A West, sur la base des dépenses en capital prévues et exécutées.

Le Service exige cependant d'être informé par The Brussels Airport Company des détails (offres retenues, factures, etc) à la base du calcul de l'augmentation, au plus tard à la publication des tarifs des activités régulées, comme prévu à l'article 52 §3 de l'AR du 21 juin 2004.

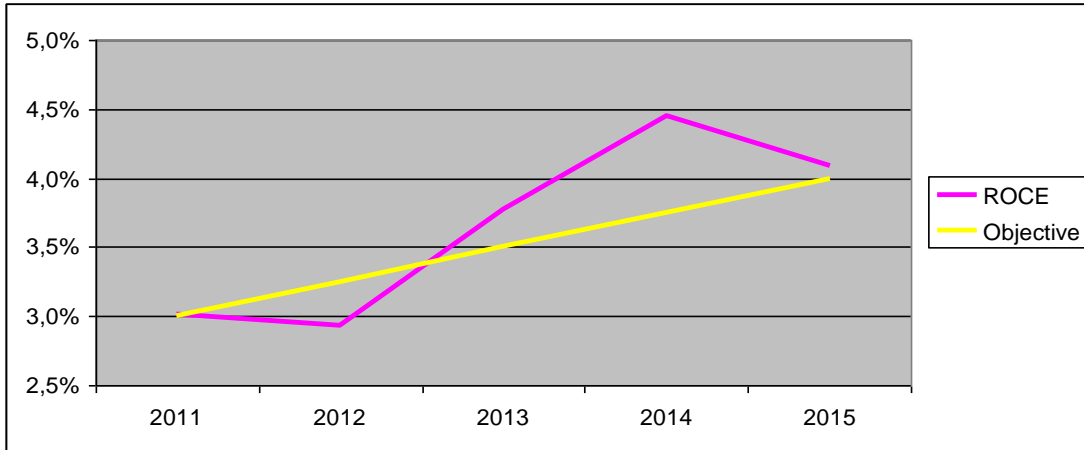
Le Service remarque enfin que la composition des aéroports de référence semble poser problème, comme c'est apparu durant les consultations. Il n'existe pas d'accord entre les compagnies aériennes et l'exploitant de l'aéroport concernant le contenu et l'interprétation de la définition d'un aéroport de référence. Le Service suivra donc de très près la proposition de The Brussels Airport Company de discuter du panier des aéroports de référence et de la méthode du benchmark durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016.

▪ Le ROCE pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016

La rentabilité (ROCE) finale, sur la base des corrections apportées par le Service pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 est représentée graphiquement ci-dessous.

Les fluctuations du ROCE sont justifiées par les changements au niveau des actifs et des amortissements durant cette période de régulation (par exemple, la démolition de la tente IRDL en 2012 et les amortissements supplémentaires consécutifs aux nouveaux investissements).

Le positionnement terminal du ROCE au-dessus de la limite réglementaire de quatre pour-cent (4%), plus précisément à, 4,1%, est admise par le Service en raison de la rétribution de marché (6%) demandée par The Brussels Airport Company pour les investissements du Pier A West.



2.2.5.3. Corrections de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire communiqués par The Brussels Airport Company

Sur la base des remarques ci-dessus, le Service a appliqué les corrections suivantes :

- Adaptation de la formule tarifaire. L'adaptation annuelle et l'évolution des tarifs régulés a lieu sur la base de la formule $CPI - 0,55\%$, mis à part la formule particulière pour le Pier A West.
- Le Service exige d'être informé par The Brussels Airport Company des détails à la base du calcul de l'augmentation pour les investissements du Pier A West, au plus tard au moment de la publication des tarifs des activités régulées.
- Le Service ne se prononce pas concernant le tarif PRM et le système des incentives de The Brussels Airport Company.

2.2.6. Remboursement des amortissements pris en compte dans le cadre du déficit d'investissement lors de la période de régulation avril 2006 – mars 2011.

Le Service que les montants d'investissement prévus pour la période de régulation en cours avril 2006 – mars 2011 n'ont pas été complètement réalisés par The Brussels Airport Company. Environ vingt-sept millions d'euro (27.000.000€) de ces investissements budgétés n'ont pas été exécutés. The Brussels Airport Company prétend qu'aucun remboursement des compagnies aériennes ou des passagers n'est à prévoir pour la non exécution de ces investissements.

Pour cela, The Brussels Airport Company se base sur l'article 46 §1 de l'AR du 21 juin 2004 et déclare que la non exécution des investissements est lié à une bonne gestion ("good management") et qu'elle "tire avantage des résultats des efforts consentis pour améliorer la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National" (citation de l'article 46 §1). De plus, The Brussels Airport Company déclare qu'aucun article de la réglementation ne l'oblige à effectuer un tel remboursement.

Le Service ne peut pas totalement marquer son accord avec ce raisonnement de The Brussels Airport Company. En effet, la non exécution des investissements est une mesure

que The Brussels Airport Company peut prendre si la réalité économique l'exige. La crise économique-financière a en effet entraîné la non exécution de certains investissements.

Le problème se concentre plutôt autour du principe du lien avec les coûts (article 42 de l'AR du 21 juin 2004) qui doit être respecté au niveau des tarifs des activités régulées. Les tarifs pour la période de régulation en cours ont en effet été calculés à l'époque sur la base d'un programme d'investissement complètement exécuté, et aux futurs amortissements y associés. En conséquence, il est tout simplement correct que les amortissements déjà imputés portant sur des investissements non réalisés soient remboursés par The Brussels Airport Company. A posteriori, ceci apparaît en effet avoir été imputé indûment comme un coût, ce qui porte préjudice au lien avec les coûts des tarifs de la période de régulation en cours.

Le Service désire d'ailleurs remarquer que The Brussels Airport Company a bien prévu un pareil remboursement pour des excès de coûts imputés lors de la révision intermédiaire des tarifs de sûreté en 2006. Pour cela, un montant de douze cents (0,12€) est remboursé pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016 sur les nouveaux tarifs des activités de sûreté.

Du fait qu'il accepte que ce n'était pas l'intention de The Brussels Airport Company de prévoir des investissements et ensuite de ne pas les exécuter, le Service n'a pas prévu d'intérêts sur les amortissements à rembourser.

Ceci rencontre les pratiques appliquées par la CREG au marché de l'énergie.

Pour ces raisons, le Service pense qu'un montant de six millions sept cent nonante-cinq mille sept cent quatre-vingt euro (6.695.780€), ce qui correspond aux amortissements indûment pris en compte par The Brussels Airport Company pour les investissements non réalisés, doit être remboursé par The Brussels Airport Company durant la période de régulation avril 2011 – mars 2016. Sur la base de la constatation que les investissements non réalisés concernaient principalement la catégorie "airside", ce remboursement est réalisé par le biais du tarif régulé d'atterrissage et de décollage. Ceci correspond à une diminution du tarif unitaire d'atterrissage et de décollage de sept cents (0,07€) durant toute la période avril 2011 – mars 2016. Le détail de ce calcul se trouve en annexe 25.

Le Service fait remarquer que cette correction sort du calcul de rentabilité pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016.

3. DECISION DU SERVICE

Considérant les constatations et les corrections effectuées par le Service au chapitre 2 de la présente décision ;

Considérant l'article 34 §4 de l'AR du 27 mai 2004 attribuant la compétence au Service d'exiger des adaptations à la formule communiquée de contrôle tarifaire (notamment) si :

- 1° la formule constitue une violation aux prescriptions de l'AR du 27 mai 2004 ou de l'AR du 21 juin 2004 ;

- 2° la formule constitue une violation des prescriptions résultant des traités internationaux ou d'actes internationaux pris en fonction de tels traités et qui portent sur l'exploitation d'installations aéroportuaires ;

Considérant l'article 35 §3 de l'AR du 27 mai 2004 attribuant la compétence au Service d'exiger des adaptations au système tarifaire s'il est (notamment) constaté que :

- 1° il ne respecte pas la formule communiquée ;
- 2° il est discriminatoire et non transparent.

Le service décide que :

La formule de contrôle tarifaire communiquée est approuvée moyennant les adaptations suivantes :

- **Tous les tarifs régulés sont adaptés annuellement de CPI² - 0,55%**
- **En plus de CPI - 0,55%, les tarifs sont adaptés à partir du mois d'avril de l'année de commencement des travaux du Pier A West, sur la base des dépenses en capital planifiées et exécutées au niveau de 0,25% par bloc de dix millions (10.000.000€) d'investissements pour le Pier A West. Le Service exige d'être informé par The Brussels Airport Company des détails (offre attribuées, factures, etc) qui sont à la base du calcul de l'augmentation, au plus tard au moment de la publication des tarifs des activités régulées, comme prévu à l'article 52 §3 de l'AR du 21 juin 2004.**

Le système tarifaire communiqué est approuvé moyennant l'adaptation suivante:

- **Le tarif unitaire d'atterrissage et de décollage des avions est réduit durant toute la période de régulation avril 2011 – mars 2016 de sept cents (0,07€), afin de rembourser les amortissements portés en compte pour le manque d'investissement durant la période de régulation avril 2006 – mars 2011. Ceci signifie concrètement que le tarif unitaire de l'atterrissage et du décollage se monte à un euro et nonante-huit cents (1,98€) ;**
- **Le Service ne se prononce pas sur le tarif PRM ;**
- **Le Service ne se prononce pas sur le système d'incentives communiqué.**

4. REMARQUES ET RECOMMANDATIONS DU SERVICE

Dans son analyse, le Service a effectué une série de constatations qui n'ont pas fait l'objet d'une correction pour la période de régulation avril 2011 – mars 2016. Ces constatations sont reprises ci-dessous en tant que remarques et recommandations générales. Le Service

² CPI: La base est l'index de septembre 2009, publié au Moniteur belge. L'adaptation annuelle sera exécutée le 15 octobre de chaque année, par comparaison avec le chiffre de l'index du mois de septembre précédent. Les montants adaptés ne sont pas d'application avant le 1^{er} avril.

souligne que ces remarques et recommandations ne sont pas exhaustives et feront l'objet de discussions ultérieures entre le Service et The Brussels Airport Company.

4.1. Remarques et recommandations concernant la "FAB".

4.1.1. Contrôle CEAVOP

Le Service a soumis le fichier "FAB" reçu à un contrôle CEAVOP.³ Le contrôle exécuté doit permettre de se forger une idée du respect qualitatif des aspects CEAVOP : Completeness (exhaustivité), Existence and occurrence (existence), Accuracy (précision), Valuation (valorisation), Obligations and rights (propriété) en Presentation and disclosure (présentation). Les aspects CEAVOP sont explicités ci-dessous.

'Completeness' ou exhaustivité

Le degré de certitude que tous les investissements, mises hors service et désinvestissements sont enregistrés et documentés dans le fichier "FAB" durant la bonne période, d'un point de vue financier.

'Existence and occurrence' ou existence

Le degré de certitude que tous les investissements activés dans le fichier "FAB" sont présents et opérationnels sur le terrain. Toutes les mutations portant sur ces actifs ont été enregistrées durant la bonne période et sont documentés dans le fichier "FAB".

'Accuracy' ou précision

Le degré de certitude que tous les montants et données concernant les actifs sur un plan financier sont correctement enregistrés et documentés pour la bonne période dans le fichier "FAB".

'Valuation' ou valorisation

Le degré de certitude que les investissements, mises hors service et désinvestissements ont été correctement enregistrés et valorisés suivant les règles de valorisation.

'Obligations and rights' ou propriété

Le degré de certitude que tous les actifs repris au fichier des actifs, ainsi que les droits et obligations y associés font partie de la propriété de l'entité.

'Presentation and disclosure' ou présentation

Le degré de certitude que les informations et les explications financières sont correctement décrites et représentées et correspondent avec les immobilisations corporelles.

³ CEAVOP est un instrument couramment utilisé dans le monde des audits financiers, afin d'évaluer des données financières.

Voici un aperçu des résultats de ces contrôles CEAVOP.

Exhaustivité

Sur la base des analyses, il existe un doute que tous les investissements, mises hors service et désinvestissements, d'un point de vue financier, ne sont pas bien enregistrés pour la période correcte et documentés dans le fichier "FAB" et que ceci corresponde insuffisamment, pour ce qui concerne les quantités, avec la réalité économique (in casu technique).

Du fait qu'il manque de détails et qu'il n'y a pas de lien qui puisse être établi avec des fichiers techniques (pour tous les actifs), il est impossible de s'assurer d'un enregistrement correct et complet des mises hors service.

Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Correspondance insuffisante avec les comptes annuels légaux : une analyse a été exécutée concernant la correspondance des valeurs monétaires issues du fichier "FAB" reçu avec les valeurs correspondantes telles que présentées dans les comptes annuels. Cette analyse a été effectuée pour 2009, 2008 et 2007 sur la base des colonnes 'Valeur comptable nette 2007/08/09', 'Valeur d'acquisition 31/12/2009' et 'Amortissements cumulés 31/12/2009'. Tant au niveau des comptes annuels individuels qu'au niveau consolidé, le Service n'a pas trouvé de correspondance des valeurs issues du fichier "FAB" avec celles provenant des comptes annuels légaux.
- Différence diffuse entre OPEX et CAPEX. A l'analyse du champ 'Description', le Service constate qu'un certain nombre de lignes provenant du fichier "FAB" portent une description qui peut faire penser à des coûts devant être considérés comme de l'OPEX plutôt que comme du CAPEX. C'est ainsi que se retrouvent dans cette colonne des descriptions telles que 'Consulting', 'Training', 'Bonus', 'Culinaire', 'Cursus'... De plus, on trouve un grand nombre d'enregistrements dans le fichier "FAB" avec une valeur d'investissement réduite qui représente tout de même, au total, un certain montant. Si nous prenons en considération les enregistrements avec un montant d'investissement entre 0 et 2.500,00 euro, nous pouvons constater une valeur totale de 'Depreciation base' de 4.273.183,74 euro. De pareils petits montants peuvent indiquer qu'il s'agit d'OPEX plutôt que de CAPEX.
- Absence de procédures d'enregistrement des données.
- Interprétation difficile des valeurs d'investissement négatives. Le Service comprend que ces montants négatifs concernent des opérations comptables (par exemple lors de mises en service d'actifs), mais pense que de tels mouvements comptables ne doivent pas être répercutés dans une "FAB".

Contrôle d'existence

Sur la base des analyses, il existe un doute que tous les investissements activés dans le fichier "FAB" ne sont pas présents et opérationnels sur le terrain et que toutes les mutations concernant ces actifs ne sont pas enregistrées dans la période correcte et documentées dans le fichier "FAB". Sur la base du fichier "FAB" fourni, il n'est pas possible, sans une comparaison avec les fichiers techniques et opérationnels, d'effectuer un contrôle de la présence et de l'usage des actifs sur le terrain. Des analyses complémentaires sont ici nécessaires.

Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Correspondance incomplète avec les comptes annuels légaux (cfr. Supra).
- Différence diffuse entre OPEX et CAPEX (cfr. Supra).
- Montants relativement faibles considérés comme CAPEX (cfr. Supra).
- Absence de champ de statut. Sur la base des informations contenues dans le fichier “FAB” reçu, il n'est pas possible de déterminer le statut des différents actifs repris . Il ne peut pas être garanti que tous les investissements activés dans le fichier “FAB” sont présents et opérationnels sur le terrain. De cette manière, il ya encore des enregistrements qui font référence au ‘finger south’ maintenant détruit.
- Démolitions non enregistrées,
- Actifs qui ne sont pas la propriété de The Brussels Airport Company.

Contrôle d'exactitude

Sur la base des analyses, il existe un doute que tous les montants et données qui concernent les actifs d'un point de vue financier sont correctement enregistrés durant la bonne période et documentés dans le fichier FAB.

Sur la base du fichier FAB fourni, il n'est pas possible, sans une comparaison avec les fichiers techniques et opérationnels, d'effectuer un contrôle complet sur l'exactitude des actifs. Sur la base des analyses des fichiers financiers, il existe un doute que le fichier “FAB” correspond insuffisamment, du point de vue de la répartition de la durée de vie, avec la réalité économique (in casu technique).

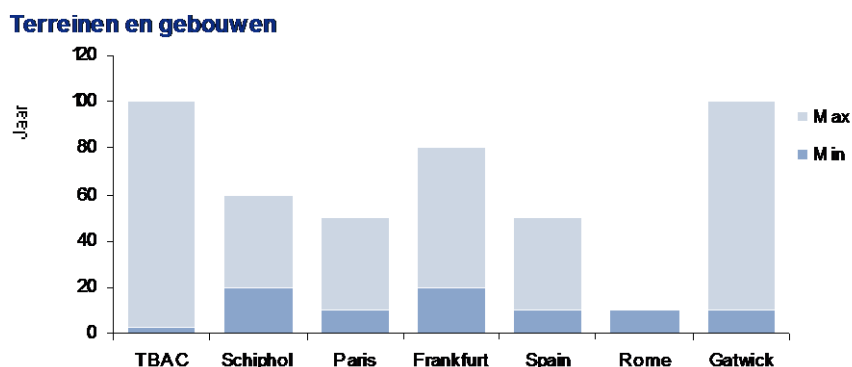
Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Correspondance avec les comptes annuels légaux (cfr. Supra).
- Application de la méthodologie de réévaluation (cfr. Infra).
- Application diffuse de périodes d'amortissement consistantes.
 - Le Service constate que les durées d'amortissement appliquées pour certains actifs ne sont pas toujours réalistes. C'est le cas de la tente IRDL qui, aux dires de The Brussels Airport Company représentait une solution temporaire destinée à rester un maximum de 15 ans en service. Entretemps, la tente IRDL est déjà depuis plus de 15 ans en service et elle a de plus déjà été réévaluée. C'est ainsi que la structure de base de la tente est amortie sur 100 ans.
 - Par ailleurs, le Service constate que les durées d'amortissement de travaux sur des actifs connaissent souvent un amortissement plus long que la durée de vie résiduelle des actifs principaux sur lesquels les travaux sont exécutés.
 - Au sein des différentes classes d'actifs, il est fait usage de durées d'amortissement très différentes, telles que 65, 35, 16, 15 ou 7 ans, alors qu'une première analyse ne constate pas d'application univoque. En raison de l'importance matérielle des actifs avec ces pourcentages d'amortissement, le Service les a analysés plus en détail et comparés avec des pourcentages courants dans le secteur aéroportuaire.

Evolution des règles de valorisation de The Brussels Airport Company

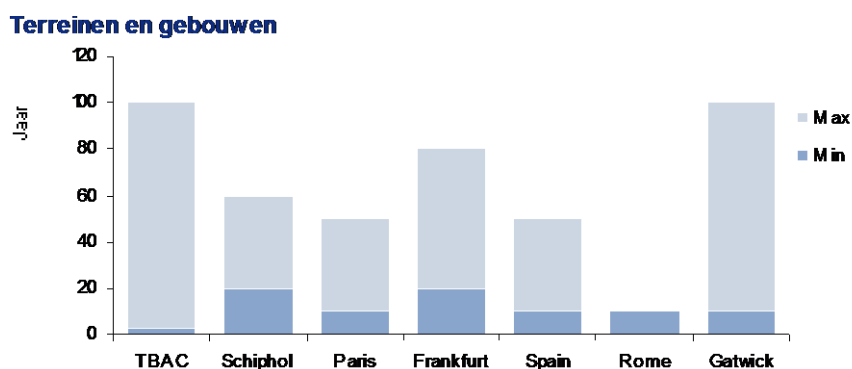
Le Service ne constate d'évolution depuis 2004 que pour les terrains et bâtiments. La durée maximale d'amortissement a ainsi été prolongée jusqu'à 100 ans (1%). La durée minimale d'amortissement demeure constante entre

2004 et 2008. Après 2009, elle descend à 3 ans (33,3%). Cette évolution est représentée graphiquement ci-dessous.



Benchmark des règles de valorisation de The Brussels Airport Company 2009
 Le Service a, sur la base des comptes annuels légaux disponibles pour 2009, effectué une comparaison entre les règles de valorisation de The Brussels Airport Company 2009 et de différents aéroports européens.

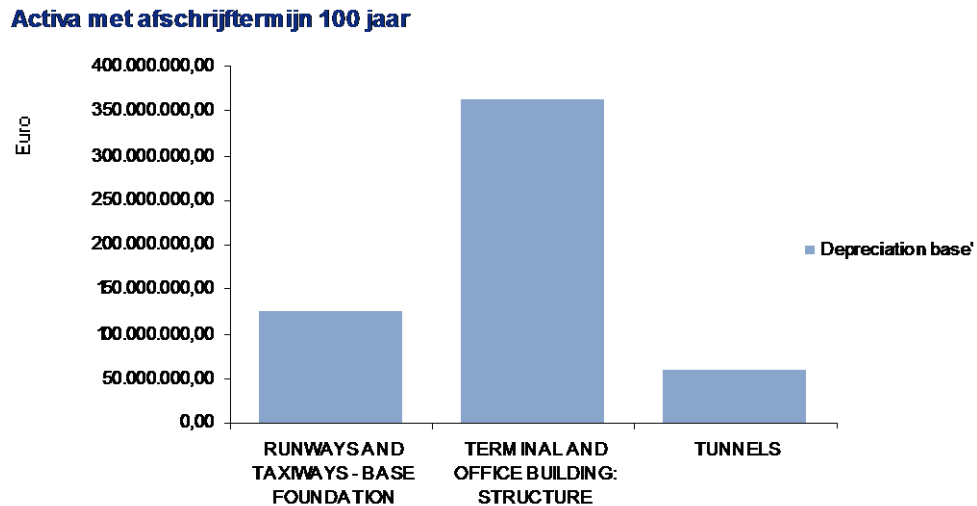
The Brussels Airport Company applique depuis 2009 un délai d'amortissement minimal bas (3 ans ou 33,3%). Les autres aéroports appliquent un pourcentage allant de 5 à 10 pour-cent. Les durées maximales d'amortissement sont plus hétérogènes (1% - 10%). Rome utilise pour tous ses Terrains et bâtiments un pourcentage de 10%. Le graphique laisse paraître que, à côté de The Brussels Airport Company, seul Gatwick (tout comme Heathrow) applique une durée d'amortissement de 100 ans pour les Terrains et bâtiments.



Une analyse plus fine indique cependant que cette durée à Gatwick ne s'applique pas aux bâtiments, mais bien aux tunnels, au métro, aux ponts et aux 'Runway base'.

Ce n'est pas le cas de The Brussels Airport Company. Une analyse plus poussée des actifs avec une durée d'amortissement de 100 ans, le Service

constate que les bâtiments y représentent une part importante. Ceci est illustré par le graphique suivant.



- Amortissements historiques non reconstituables. Le Service constate que les actifs historiques (héritages de la Régie des Voies aériennes) sont souvent repris en une seule ligne. Ceci ne permet pas de reconstruire les amortissements et la valeur comptable nette d'actifs séparés.
- Date d'investissement à blanc
- Investissements en décembre de l'année d'investissement.

Contrôle de la valorisation

Sur la base des analyses, il existe un doute que tous les investissements, mises hors service et désinvestissements n'ont pas tous été correctement enregistrés et valorisés suivant les règles de valorisation.

Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Application diffuse de la méthode de valorisation lors des réévaluations. En termes généraux, une réévaluation est autorisée si la valeur, déterminée en fonction de l'utilité pour l'entreprise, dépasse de manière claire et durable la valeur comptable, si la société est assez rentable pour supporter des charges d'amortissement supérieures et si les valeurs réévaluées sont justifiées dans l'année de leur réévaluation. Pour la réévaluation de 2005, nous n'avons pas pu constater de justification des valeurs réévaluées dans le cadre des comptes annuels légaux. Il est seulement mentionné que "...la plupart des immobilisations reprises à la rubrique " terrains et bâtiments" et à la rubrique " installations, machines et outillage" sont reprises au bilan à leur valeur réévaluée. Les immobilisations réévaluées avec une durée d'utilisation limitée sont alors amorties sur la période d'utilisation résiduelle supposée des actifs concernés. La réévaluation de certaines immobilisations matérielles a été exécutée pour mieux faire correspondre la valeur comptable avec leur valeur de marché respective." Pour la

- réévaluation de 2009 également, nous n'avons pas trouvé de justification des valeurs réévaluées dans les explications des comptes annuels.
- Très longs délais d'amortissement en comparaison des délais d'amortissement des aéroports de référence.
 - Interprétation peu claire des valeurs négatives.
 - Application peu claire de périodes d'amortissement consistantes.
 - Historique des amortissements impossibles à reconstruire.
 - Explication très succincte des réévaluations.

Contrôle sur le droit de propriété

Sur la base des découvertes, il existe un doute que tous les actifs repris dans le fichier des actifs et les droits et obligations correspondants tombent sous la propriété de l'entité.

Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Actifs qui ne sont pas la propriété de l'entité. Le Service constate que le champ 'Description' reprend une série de valeurs qui peuvent laisser supposer que le propriétaire est un tiers, comme 'fuel station', 'tennis club' ou des noms propres comme Delhaize, Torfs, Starbucks...
- Absence de détermination de propriété.

Contrôle de présentation

Sur la base des découvertes, il existe un doute que toutes les informations et explications financières sont correctement décrites et présentées et correspondent au fichier "FAB".

Le Service se base ici entre autres sur les constatations suivantes :

- Assignation consistante peu claire des actifs aux groupes de comptes de la répartition minimale du système comptable général.
- Correspondance insuffisante avec les comptes annuels légaux.
- Explication très succincte des réévaluations dans les comptes annuels légaux.

4.1.2. Recommandations portant sur la constitution de la "FAB".

La "FAB" est actuellement un registre de toutes les immobilisations de The Brussels Airport Company (y compris les actifs de la filiale DNB BA), sans tenir compte du caractère régulé ou non des actifs. Tous les actifs sont alloués à une catégorie et, en fonction d'une clé de répartition propre à cette catégorie, répartis entre les coûts régulés et non régulés.

Cette méthode n'offre aucune garantie d'un lien avec les coûts des tarifs des activités régulées.

Voici une série de recommandations.

Un actif mis en utilisation par The Brussels Airport Company parcourt différentes phases de son 'Asset Life Cycle', depuis le moment du planning de l'investissement jusqu'au moment de la destruction de l'actif.



En termes généraux, chaque phase génère une série d'activités techniques, opérationnelles et financières, ainsi que les écritures correspondantes qui se déroulent souvent en parallèle. Ces écritures sont respectivement traitées par des systèmes techniques, opérationnels et financiers et doivent être régulièrement synchronisés.

Constitution d'un fichier RAB

Bien que la Regulatory Asset Base puisse être considérée comme un reporting périodique à des fins réglementaires, un lien univoque avec les fichiers techniques est indispensable. Les différentes mutations techniques, opérationnelles et financières durant le 'Life Cycle' de l'actif doivent être soumises à une granularité technique déterminée.

Comme conséquence d'un lien univoque, éventuellement agrégé, avec les fichiers techniques, le fichier RAB doit être la restitution de l'Asset Base où un enregistrement représente un actif. Ces actifs doivent être uniques et comprendre au minimum les champs suivants pour chaque enregistrement, suivant une taxonomie uniforme :

- ID afin de disposer d'une clé unique.
- Quantité technique.
- Date d'investissement.
- Propriété.
- Localisation.
- Statut (Projet, En exécution, En exploitation, Temporairement hors service, Abandonné, Détruit, Enregistrement erroné, ...).
- Date de destruction ou date de mise hors service.

En fonction des besoins techniques et opérationnels, d'un reporting financier ou de régulation ou encore pour un audit, les champs suivants par enregistrement sont également importants (liste non exhaustive) :

- Le n° de projet des projets d'investissement respectifs.
- Caractéristiques techniques influant sur le prix.
- Clustering financier (type d'actif / Groupe d'actifs / composant ABC / MAR).

- Clustering de régulation : il est ici important que les catégories de l'Asset Base correspondent aux différentes activités régulées et subsidiantes, comme stipulé dans la réglementation.
- Valeur d'investissement.
- Valeur (plus-value) initiale de la RAB.

CAPEX et OPEX

Pour faire la différence entre les investissements (CAPEX) et les frais opérationnels (OPEX), une certaine taxonomie est nécessaire. Les critères doivent être définis concernant ce que sont exactement des investissements et des frais opérationnels. Il est important, ici, que les investissements et les frais opérationnels et leur enregistrement tant opérationnel que technique et financier soit correctement défini conformément à la granularité technique ou au niveau de détail. En pratique, ceci peut par exemple se dérouler sur la base d'un système de coûts standard ou d'une Work Breakdown Structure déterminée dans un système de gestion de projet.

Mises hors service

En date de la destruction ou de mise hors service définitive, les valeurs comptables et de la RAB des actifs respectifs doit être annulée. Une mise hors service peut être totale ou partielle et est d'abord enregistrée dans les inventaires techniques sur la base du statut des actifs. Au travers des procédures d'enregistrement des données, les montants corrects doivent ensuite être annulés dans le reporting financier et dans la RAB, dans la bonne période de reporting.

4.2. Remarques et recommandations concernant le modèle ABC.

Le Service recommande que le modèle ABC de The Brussels Airport Company soit audité par le Service afin d'obtenir un modèle stable. Il y a lieu ici de faire attention à :

- Réévaluer et affiner les surfaces, enregistrer les annuellement les écarts et en informer le Service.
- Réévaluer les clés de répartition. L'Informatique en est un bon exemple. Deux types de frais ICT sont directement alloués à une activité : les coûts ICT liés aux FIDS (Flight Information Display System) sont directement alloués à l'activité A-ICT-03 (manage ICT linked to aeronautical activities), et les coûts ICT liés à CUTE sont directement alloués à l'activité A-ICT-04 (Cute management). Tous les autres coûts ICT sont répartis en fonction du nombre de PC. Sur cette base, le Service constate que MEDA supporte des amortissements lourds pour l'IT, qui ne correspondent pas avec l'activité et les actifs réels de ce service. Une affinement semble ici bien nécessaire. Il serait recommandé d'effectuer un reporting plus détaillé des différents composants des coûts ICT (hardware, licences, bases de données, réseaux, sites web,...), ainsi que des activités qui en font usage. Avec un tel reporting étendu, il peut devenir évident que les coûts de certains composants ne soient pas directement liés au nombre de PC (mais, par exemple, au nombre de

connexions, MB, secondes CPU, licencies, ...), ce qui fait que l'actuelle ventilation des coûts ne serait pas correcte.

- Aligement des montants entre la "FAB", le modèle ABC-model et les comptes annuels.
- Une synchronisation dans le temps de tous les paramètres.
- Une approche bottom-up et non top down.

Toutes les relations contractuelles de The Brussels Airport Company avec des tiers (tels que la SNCB, MEDA, DNB, ...) doivent être clarifiées et/ou formalisées et ensuite être correctement reflétées dans le modèle ABC.

Les analyses font clairement apparaître que la transparence du modèle peut être améliorée. C'est pourquoi le Service propose de développer un modèle de reporting où les principaux éléments seraient concrètement et univoquement définis. Le Service pense ici à la description des activités régulées et non régulées telles que décrites dans la réglementation. Cet inventaire devrait clairement identifier les différents objets de coût (contrairement à l'actuel objet de coûts agrégé 'NonRegulated' dans lequel tous les coûts non régulés sont repris). Ceci doit être coordonné avec l'allocation des activités (les activités des Service Units et Business Units) d'une manière claire. Si nécessaire, des affinements des catégories et/ou des clés de répartition doivent avoir lieu.

De plus, le modèle ABC est également important dans l'utilisation des bonnes clés de répartition : le lien entre l'activité et la clé de répartition doit pouvoir être correctement interprété, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Enfin, la transparence sera améliorée lorsque les éléments appartenant à The Brussels Airport Company et à DNB BA seront correctement séparés. D'ailleurs, malgré bien que les sociétés soient des entités distinctes avec une comptabilité propre, En effet, le modèle des coûts laisse apparaître une grande imbrication. Il y a ainsi lieu de clarifier quels coûts sont facturés, comment ils sont traités dans la base des coûts et ce qu'il advient des éléments de DNB BA (tels que les PC et les FTE) dans les clés de répartition.

4.3. Remarques et recommandations concernant le programme des investissements

Comme déjà mentionné, le Service insiste sur une future amélioration du reporting de The Brussels Airport Company concernant les futurs projets d'investissement. Pour la prochaine période de régulation avril 2016-mars 2021, le Service désire recevoir une fiche par projet reprenant, entre autres, les avantages par groupe cible et/ou par service, les investissements et les amortissements, les frais opérationnels et les éventuelles démolitions. La base de l'évaluation des données financières et l'allocation aux services doivent également être mentionnées.

Le Service désire par ailleurs effectuer une évaluation ex-post des montants d'investissement budgétés par rapport aux coûts réels des investissements.

4.4. Remarques concernant le modèle financier

Le Service insiste sur la fixation d'une définition et d'une méthodologie claires, ainsi que de points de mesure fixes des paramètres du WACC. Ces éléments n'ont jusqu'à maintenant pas été clairement réglés dans la législation en vigueur mais sont cependant cruciaux pour le calcul correct de la marge légale à laquelle The Brussels Airport Company a droit.

Le Service souligne que le WACC doit refléter la situation d'un exploitant aéroportuaire sur le marché financier, et pas les besoins internes de The Brussels Airport Company, ni les conséquences de la politique financière de la société sur sa notation.

De plus, le Service confirme que des fluctuations du WACC sont possibles entre différentes périodes de régulation, ce qui a des conséquences sur la linéarité du ROCE. Cette linéarité du ROCE est bien exigée au sein d'une période de régulation, mais pas au travers des périodes de régulation (en fonction des fluctuations du WACC). Le Service souligne enfin que les fluctuations dans la rentabilité n'ont d'incidence que sur l'avenir et donc pas sur la rentabilité de périodes de régulation échues.

4.5. Remarques et recommandations concernant le système tarifaire et la formule tarifaire

Comme déjà mentionné, le Service regrette l'absence de rééquilibrage des tarifs des activités régulées et insiste vivement pour qu'il y soit porté attention et remédié pour la de période de régulation avril 2016 – mars 2021.

Enfin, la problématique des aéroports de référence doit être étudiée en détails durant les années à venir, afin de prévenir de nouvelles discussions à ce sujet.

Fait à Bruxelles, le 15 décembre 2010.

Pour le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National,

Luc DE RYCK
Directeur