

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 3 de
l'ordre du jour: Questions de financement**

QUESTIONS DE FINANCEMENT

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note énumère diverses sources de financement pour les aéroports et les services de navigation aérienne, examine les nouvelles tendances importantes dans le financement des infrastructures, et se réfère aux orientations de l'OACI dans ce domaine. La suite proposée à la Conférence figure au § 5.1.

1. Entrée en matière

1.1 On prévoit que les besoins en financement des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne s'accroîtront dans les dix prochaines années et atteindront des niveaux plus élevés que jamais. Sur la base des renseignements recueillis auprès des États et d'autres sources, on estime que les besoins en financement des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne d'ici à l'an 2010 dépasseront 300 milliards \$US. Cette évaluation approximative donne une idée des défis que les organes de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne devront relever dans le domaine du financement dans les années à venir.

2. Sources de financement

2.1 Diverses sources sont utilisées pour financer les besoins en investissements des aéroports et des services de navigation aérienne, comme l'indiquent les résumés mondiaux des Tableaux 1 et 2 ci-dessous et le résumé régional présenté en appendice. Ces données indiquent la ou les sources primaires de financement des aéroports dans 76 États et des services de navigation aérienne dans 71 États (les États ont été priés d'indiquer leurs pratiques existantes et prévues à cet égard dans le questionnaire diffusé avant

(8 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.08.fr.wpd

la Conférence sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999). Les deux tableaux montrent que l'autofinancement (par exemple provenant des réserves) a remplacé le financement par le gouvernement comme source le plus fréquemment citée par rapport à une enquête antérieure réalisée avant la Conférence de 1991 sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM), et on s'attend à ce que cette tendance se maintienne. Cela ne signifie cependant pas que l'autofinancement est ou sera la plus grande source de financement. Le financement par le gouvernement reste important dans de nombreux États, mais pourrait baisser considérablement dans les années à venir du fait de l'augmentation continue du nombre d'organes autonomes exploitant des aéroports ou des services de navigation aérienne. Par rapport à la situation préalable à la CARFM de 1991, les prêts commerciaux ont enregistré une augmentation remarquable, reflétant eux aussi la croissance des organes autonomes qui sont censés obtenir leur propre financement. Une nouvelle tendance intéressante est l'importance croissante des obligations et du capital social, qui une fois encore est clairement liée aux nouvelles structures organisationnelles. Un autre développement est la croissance du nombre de sources de financement utilisées pour les divers aéroports ou services de navigation aérienne.

2.2 Certaines différences entre régions se dégagent aussi. Ainsi par exemple, la croissance de l'autofinancement a été particulièrement manifeste en Europe et en Amérique du Nord. Le financement par obligations, qui en 1991 ne s'appliquait presque exclusivement qu'aux États-Unis, est aussi appliqué plus largement et de façon croissante dans d'autres régions, particulièrement en Europe. En ce qui concerne les plans de financement, si les États n'ont pas toujours indiqué les sources de financement qu'ils comptent utiliser dans le futur, on semble s'attendre à ce que les prêts remplacent de plus en plus le financement par le gouvernement.

Tableau 1

Sources primaires de financement de grands aéroports dans 76 États

1999

		Auto-financement	Gouvernement national	Gouvernement régional/municipal	Prêts ou aide de gouvernements étrangers	Banques ou fonds de développement	Prêts commerciaux		Obligations	Capital social	Autre
							Intérieurs	Étrangers			
Appliqué	Nombre d'aéroports	233	116	26	39	77	112	73	34	24	12
Prévu		147	52	12	29	69	78	71	21	40	13

Tableau 2

**Sources primaires de financement des services de navigation aérienne (ANS)
dans 71 États**

1999

		Auto- financement	Gouvernement national	Prêts ou aide de gouvernements étrangers	Banques ou fonds de développement	Prêts commerciaux		Capital social	Autre
						Intérieurs	Étrangers		
Appliqué	Nombre d'ANS	53	33	17	20	15	20	5	4
Prévu		26	7	7	9	11	11	6	0

3. Développements dans le financement des infrastructures

3.1 Les développements récents ont montré, et l'on s'attend à ce que cette tendance s'accroisse davantage dans le futur, que le secteur privé remplace le secteur public dans ses rôles traditionnels, non seulement comme propriétaire et gestionnaire d'installations et services, mais aussi comme financier d'infrastructures d'aéroport et de services de navigation aérienne. En effet, les gouvernements transfèrent de plus en plus le fardeau du financement des aéroports et des services de navigation aérienne au secteur privé ou à des organes publics ou semi-publics financièrement autonomes. De la perspective du gouvernement, des entités autonomes et rentables gérées séparément ont aussi l'avantage d'accroître les recettes fiscales qui peuvent financer d'autres activités de l'État. En outre, le transfert de la propriété à des intérêts privés, là où il a eu lieu (limité presque exclusivement aux aéroports), a non seulement transféré la responsabilité de l'État en matière de financement mais a aussi permis à l'État de réaliser la valeur marchande de ses propriétés aéroportuaires.

3.2 Un résultat de ces développements est que les entités autonomes qui exploitent des aéroports et des services de navigation aérienne feront l'objet d'un plus grand degré d'imputabilité en ce qui concerne leur performance commerciale et financière vu leur incidence sur la cote de crédit de ces organes. (Une condition préalable à la réussite dans ce domaine est que les aéroports, par exemple, devront avoir un contrôle intégral de l'utilisation de leurs bâtiments et terrains afin d'assurer une optimisation commerciale.) Les petits aéroports qui ont du mal à financer un développement du capital dans des situations de ce genre gagnent à être exploités par de grandes entités exploitant un ou plusieurs grands aéroports, qui seront en mesure d'obtenir des fonds à plus faible coût (grâce à une négociation collective).

3.3 Les installations et services multinationaux, y compris les éléments des systèmes CNS/ATM, exigeront des investissements qui dépassent de toute évidence les capacités financières de la plupart des États pris isolément, et exigeront peut-être de nouveaux mécanismes de financement.

3.4 Les entités qui gèrent des aéroports et des services de navigation aérienne devront faire appel dans une mesure croissante au secteur privé pour obtenir un financement afin d'améliorer leurs installations et de fournir une plus grande capacité. Quelle que soit la source, les éléments ci-après sont tous d'importantes conditions préalables et à l'obtention du financement et au recouvrement des coûts des services de navigation aérienne:

- a) reconnaissance d'une politique internationale de recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne;

- b) existence d'un système efficace de comptabilité des coûts et des recettes;
- c) méthode solide pour déterminer les coûts servant de base au calcul des redevances;
- d) mécanisme efficace de perception des redevances.

L'efficacité et la transparence seront nettement augmentées si, conformément à la politique de recouvrement des coûts de l'OACI, les recettes provenant des redevances des services de navigation aérienne (et des redevances d'aéroport) ne sont utilisées que pour couvrir les coûts de ces installations et services. En outre, pour faciliter l'obtention du financement pour d'importants projets d'aviation civile, ceux-ci devraient faire l'objet d'études coûts-avantages et d'un bilan de rentabilité. La fourniture de la plupart des services de navigation aérienne, et en particulier de ceux qui sont fournis au titre des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, est généralement profitable pour les usagers aéronautiques comme pour les fournisseurs et, avec une gestion solide et un bon recouvrement des coûts, devrait être économiquement viable dans la plupart des cas où il y a un volume de trafic adéquat.

3.5 Reconnaissant que dans de nombreux États il peut néanmoins ne pas y avoir suffisamment de fonds pour les besoins de l'aviation, notamment pour assurer la sécurité et mettre en œuvre le concept des systèmes CNS/ATM, le Conseil et le Secrétariat étudient activement toutes les sources de financement disponibles et potentielles, y compris de nouvelles applications du concept de financement collectif (qui est décrit dans la note ANSCConf-WP/7 au titre du point 2 de l'ordre du jour, Questions organisationnelles) et une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation civile (IFFAS). Une étude de l'IFFAS réalisée par le Secrétariat a été distribuée sous couvert de la lettre EC 2/80-00/6 du 28 janvier 2000, accompagnée d'un questionnaire à remplir et à renvoyer pour le 14 avril 2000, demandant les vues des États sur le concept et les travaux futurs. Dès que les réponses seront analysées, elles seront présentées au Conseil en vue de déterminer les prochaines mesures à prendre.

4. **Orientations de l'OACI**

4.1 Des orientations de politique liées à l'autofinancement des besoins en matière d'investissements aéroportuaires sont fournies dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5)*, au § 14, alinéa 7) (aéroports), et au § 34, alinéa 4) (services de navigation aérienne), qui prévoient essentiellement ce qui suit:

les aéroports et les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects (y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, etc.) et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour contribuer aux immobilisations nécessaires.

Le terme «immobilisations nécessaires» doit être compris dans ce contexte comme signifiant «investissements dans des installations et services nouveaux ou élargis». [L'importance des § 14, alinéa 7), et 34, alinéa 4), des Déclarations du Conseil (Doc 9082) dans le contexte du préfinancement des projets au moyen de redevances, ainsi que leur reconfirmation, fait l'objet de la note ANSCConf-WP/15].

* Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de réintituler ce document *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

4.2 Des orientations sur les aspects pratiques du financement des infrastructures sont fournies dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) de l'OACI, au Chapitre 7 — Financement de l'infrastructure aéroportuaire, et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) de l'OACI, au Chapitre 6 — Financement de l'infrastructure des services de navigation aérienne. Dans ces deux manuels, les chapitres pertinents se centrent sur des questions comme la nécessité que les entités qui gèrent les aéroports et les services de navigation aérienne fassent des analyses financières et économiques, et la nécessité de plans de financement et de diverses sources de financement, etc. Considérant la croissance de la commercialisation de l'exploitation des aéroports, en particulier, ainsi que des services de navigation aérienne ces dernières années, et des développements qui ont eu et qui continuent à avoir lieu dans le financement des infrastructures, le moment est peut-être venu de revoir les orientations sur le financement des infrastructures qui sont données dans les deux manuels afin de refléter les tendances les plus actuelles dans ces domaines ainsi que la façon dont les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne peuvent en tirer profit.

5. **Suite à donner par la Conférence**

5.1 La Conférence est invitée à prendre acte de la présente note et à convenir de recommander au Conseil de réviser et de mettre à jour selon les besoins les orientations sur le financement des infrastructures qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

APPENDICE

SOURCES PRIMAIRES DE FINANCEMENT DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

AÉROPORTS — NOMBRE PAR RÉGION

	Auto-financement	Gouvernement national	Gouvernement régional/municipal	Prêts ou aide de gouvernements étrangers	Banques ou fonds de développement	Prêts commerciaux		Obligations	Capital social	Autre
						Intérieurs	Étrangers			
Asie et Pacifique (13 États)										
Appliqué	19	9	5	9	2	11	4	4	6	0
Prévu	16	4	2	8	6	7	3	1	7	0
Moyen-Orient (8 États)										
Appliqué	2	8	0	0	1	0	1	0	0	0
Prévu	2	2	0	0	0	2	1	1	2	3
Afrique (19 États)										
Appliqué	57	51	0	26	21	4	23	0	2	2
Prévu	33	20	0	14	20	13	22	8	10	1
Europe (27 États)										
Appliqué	120	29	13	1	50	73	45	6	13	2
Prévu	81	17	7	6	41	50	45	5	10	0
Amérique du Nord (2 États)										
Appliqué	24	6	3	0	0	24	0	24	3	6
Prévu	6	6	3	0	0	6	0	6	3	6
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud (7 États)										
Appliqué	11	13	5	3	3	0	0	0	0	2
Prévu	9	3	0	1	2	0	0	0	8	3
Total* (76 États)										
Appliqué	233	116	26	39	77	112	73	34	24	12
Prévu	147	52	12	29	69	78	71	21	40	13

* Sur la base des renseignements reçus des États ci-après:

Asie et Pacifique: Australie, Bangladesh, Brunéi Darussalam, Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong), Japon, Maldives, Nouvelle-Zélande, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan et Viet Nam.

Moyen-Orient: Arabie saoudite, Bahreïn, Iran (République islamique d'), Jordanie, Koweït, Liban, Oman et Qatar.

Afrique: Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maurice, Namibie, Ouganda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tanzanie, Tunisie et Zimbabwe.

Europe: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

Amérique du Nord: Canada et États-Unis.

Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud: Barbade, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Jamaïque, Mexique et Saint-Vincent-et-les Grenadines.

FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE — NOMBRE PAR RÉGION

	Auto-financement	Gouvernement national	Prêts ou aide de gouvernements étrangers	Banques ou fonds de développement	Prêts commerciaux		Capital social	Autre
					Intérieurs	Étrangers		
Asie et Pacifique (12 États)								
Appliqué	10	6	5	2	3	5	3	0
Prévu	8	3	4	2	2	3	1	0
Moyen-Orient (7 États)								
Appliqué	3	6	0	1	1	0	0	0
Prévu	2	2	0	0	1	0	1	0
Afrique (18 États)								
Appliqué	10	10	10	8	2	4	1	1
Prévu	5	0	3	3	0	3	2	0
Europe (26 États)								
Appliqué	24	5	1	8	8	10	1	1
Prévu	11	2	0	3	7	5	2	0
Amérique du Nord (2 États)								
Appliqué	2	1	0	0	1	0	0	2
Prévu	0	0	0	0	0	0	0	0
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud (6 États)								
Appliqué	4	5	1	1	0	1	0	0
Prévu	0	0	0	1	1	0	0	0
Total* (71 États)								
Appliqué	53	33	17	20	15	20	5	4
Prévu	26	7	7	9	11	11	6	0

* Sur la base des renseignements reçus des États ci-après:

Asie et Pacifique: Australie, Bangladesh, Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong), Maldives, Nouvelle-Zélande, Ouzbékistan, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan et Viet Nam.

Moyen-Orient: Arabie saoudite, Iran (République islamique d'), Jordanie, Koweït, Liban, Oman et Qatar.

Afrique: Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maurice, Namibie, Ouganda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tanzanie, Tunisie et Zimbabwe.

Europe: Allemagne, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Ukraine.

Amérique du Nord: Canada et États-Unis.

Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud: Barbade, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Mexique et Saint-Vincent-et-les Grenadines.