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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 5.2 de
l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

FINANCEMENT ANTICIPÉ

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

Les mécanismes de financement anticipé sont de plus en plus répandus, ce qui alourdit les coûts à la charge du transport aérien. En résumé, les compagnies aériennes et/ou les passagers paient pour des installations qui ne sont pas encore en service. S'il est vrai que les importantes dépenses d'investissement exigent un financement extérieur, le coût de ce financement ne doit être compris dans la base de coûts utilisée pour l'établissement des redevances que lorsque les installations en question sont opérationnelles.

1. Introduction

1.1 Les grands projets d'investissement ne devraient pas être financés à l'avance à partir des redevances établies. Les investissements visés ne comprendraient que des projets très coûteux, par exemple:

- nouvel aéroport,
- nouvelle piste,
- nouvelle aérogare,
- nouveau centre de contrôle de la circulation aérienne,
- installation électronique importante.

1.2 Le financement de ces projets devrait provenir de sources extérieures, en tenant compte des circonstances nationales; le coût de ce financement peut être pris en compte dans la base de coûts

utilisée pour établir les redevances. Les dépenses d'investissement engagées pour la construction ou l'agrandissement d'un aéroport ou l'amélioration du système de contrôle de la circulation aérienne, en réponse aux besoins des compagnies aériennes, ne devraient être imputées aux usagers que lorsque les nouvelles installations ou services sont opérationnels. Cette position s'appuie sur plusieurs motifs, dont les suivants:

- a) On ne peut garantir que les compagnies aériennes qui paient aujourd'hui pour des installations futures seront les mêmes que celles qui bénéficieront des nouvelles installations ou des installations améliorées lorsqu'elles seront opérationnelles. En plus d'une éventuelle faillite, les compagnies aériennes peuvent aussi perdre des droits de trafic ou des créneaux dans un environnement déréglementé. Les nouveaux exploitants bénéficieront des installations qu'auront payé les compagnies aériennes établies depuis longtemps.
- b) Il faut de nombreuses années pour dresser les plans, obtenir les approbations, développer et construire ces projets qui, bien que financés à partir des revenus courants, peuvent être retardés considérablement ou même annulés. Les compagnies aériennes risquent donc beaucoup de perdre le fonds de développement.
- c) Même si le futur développement n'est pas retardé ou annulé, les fonds accumulés pour le financement anticipé des projets importants sont très attirants pour les gouvernements, particulièrement ceux qui ont contracté de lourdes dettes ou qui souhaitent réduire le déficit national. Les compagnies aériennes risquent de payer deux fois pour les installations, avant leur mise en œuvre et après.
- d) Si les compagnies aériennes sont appelées à assurer un financement anticipé, il serait extrêmement difficile de justifier devant les passagers que l'augmentation du prix qu'ils paient pour leur billet servira à payer des installations dont ils pourront bénéficier à l'avenir.

2. Indications de politique

2.1 Pour les indications de politique, nous renvoyons les lecteurs au paragraphe 14 du Doc 9082/5 de l'OACI. Plus précisément, le paragraphe 14 3) dispose que: «*Seul le coût des services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux devrait être inclus...*» dans la base de coûts utilisée pour établir les redevances aéroportuaires.

2.2 De plus, il est dit au paragraphe 14 7) que «*Les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs pour contribuer aux immobilisations nécessaires*».

2.3 Une disposition semblable apparaît au paragraphe 34 au sujet des redevances de navigation aérienne.

3. **Décision de la Conférence**

3.1 La Conférence est invitée à recommander ce qui suit au Conseil:

Il est recommandé d'insérer le texte suivant dans le Doc 9082 de l'OACI:

«Il est entendu que les grandes dépenses d'investissement nécessitent un financement externe et qu'elles ne doivent figurer dans la base de coûts utilisée pour établir les redevances que lorsque les installations et services en question sont opérationnels.»

– FIN –