

**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

**DIRECTIVES DE L'OACI ET NORMES COMPTABLES INTERNATIONALES
POINT DE VUE DE L'INVESTISSEUR**

(Note présentée par la Suisse)

SOMMAIRE

Les aéroports privatisés sont de plus en plus confrontés aux politiques menées par les investisseurs privés. Le financement de l'infrastructure des prestataires de services est, de ce fait, soumis à de nouvelles exigences. Le présent document a pour objet d'inviter l'OACI à insister pour que soient mises au point des directives comptables qui serviront de normes sectorielles.

1. Résumé

1.1 Dans le contexte de libéralisation croissante, à l'échelle mondiale, du secteur de l'aéronautique, les prestataires de services — en particulier les aéroports — subissent de plein fouet les effets de la privatisation progressive. De ce fait, les investissements qu'ils envisagent sont de plus en plus tributaires des politiques menées par les investisseurs privés, et le financement des aéroports risque ainsi d'être soumis à de nouvelles exigences.

1.2 Les directives de l'OACI actuellement en vigueur (notamment le Doc 9082/5 — *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* et le Doc 9161/3 – *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*) sont les seules dispositions établissant des règles économiques et financières applicables aux prestataires de services et reconnues à l'échelle mondiale.

1.3 Il convient que les directives de l'OACI en la matière désignent les normes comptables internationales (IAS), les principes comptables généralement reconnus (PCGR) des États-Unis ou toute autre norme généralement admise comme des moyens d'exploiter au mieux les marchés internationaux de capitaux pour le financement des aéroports privatisés ou semi-privatisés, ce qui aura pour effet d'améliorer leur assise économique.

1.4 Le présent document a pour objet un examen minutieux des dispositions de l'OACI en matière de comptabilité, et une analyse des besoins du point de vue de l'investisseur privé.

1.5 Il contient des propositions de compléments/modifications à apporter aux déclarations/recommandations pertinentes de l'OACI et, le cas échéant, des propositions d'interprétation. Il est proposé, en outre, que l'OACI insiste pour que soient mis au point des principes comptables qui serviront de normes pour l'industrie.

2. Contexte général

2.1 Les prévisions publiées par des organisations reconnues font état d'une hausse globale du trafic aérien. Pour y faire face, de nombreux États sont tenus de moderniser ou de développer leurs infrastructures destinées à l'aviation civile. Dans de nombreux États contractants, le secteur de l'aviation civile connaît une libéralisation poussée, et l'ouverture du marché qui en résulte joue un rôle moteur décisif dans l'expansion du secteur de l'aviation civile. La libéralisation s'accompagne d'une pression de la concurrence, qui se transmet progressivement des compagnies aériennes aux prestataires de services tels que les aéroports. Dans ce contexte de concurrence, les usagers (compagnies aériennes) font pression sur les prix pratiqués par les prestataires de services (aéroports). De plus, pour faire face à cette croissance prévue de l'aviation civile, les aéroports doivent développer leurs installations au prix d'investissements massifs, auxquels s'ajoutent les coûts des remplacements. Les États qui sont contraints de financer leurs besoins en capitaux dans ce contexte de concurrence accrue sont souvent partagés entre la pression exercée sur les prix et les besoins en matière d'investissements.

2.2 La tendance générale est au transfert du financement et de la gestion de l'infrastructure des aéroports vers le secteur privé, d'où la recherche de possibilités de financement privé pour les investissements à effectuer dans les infrastructures de l'aviation civile. Il existe une forte demande de ce type de fonds sur les marchés de capitaux internationaux et mondiaux. Sur ces marchés de capitaux hautement performants, les investisseurs recourent à des méthodes professionnelles pour analyser et évaluer le rendement potentiel et les risques commerciaux. Les prestataires de services à la recherche de capitaux doivent, de ce fait, répondre à une exigence accrue de transparence de leur comptabilité. L'un des impératifs essentiels tient à la possibilité de soumettre les états financiers des années antérieures à une analyse comparative approfondie dans le but d'extraire des chiffres clés des comptes de fin d'exercice.

3. Objectifs

3.1 Il convient que les directives de l'OACI à l'intention des aéroports encouragent les aéroports désireux d'accéder aux marchés internationaux de capitaux à utiliser les principes comptables internationaux [principes comptables généralement reconnus (PCGR) des États-Unis ou normes comptables internationales (IAS)]. Sur la plupart des places boursières dans le monde, les investisseurs exigent la transparence, clé d'accès au marché des capitaux et, partant, à des conditions plus favorables pour les emprunts. Les aéroports doivent être considérés comme une grosse entreprise avec des besoins importants en investissements et en capitaux pour financer ses projets futurs. Le mode d'acquisition de ressources financières et les conditions imposées en la matière peuvent dès lors exercer une influence considérable sur les résultats des prestataires de services.

4. Les avantages des principes comptables conformes au PCGR des États-Unis ou aux IAS

4.1 Le rôle de l'OACI dans l'adoption de principes comptables internationaux

4.1.1 De nombreux aéroports sont des établissements de droit public partiellement ou (pour quelques uns d'entre eux) entièrement privatisés. Ils établissent habituellement leurs comptes et rapports financiers conformément aux principes comptables qui sont d'application dans leur pays. Cette pratique peut entraver les comparaisons et nuire à la transparence et, partant, rendre difficile l'accès au marché international des capitaux et le dialogue avec les usagers.

4.1.2 Pour résoudre cette incompatibilité fondamentale au niveau de la comptabilité, il serait utile que l'OACI encourage l'adoption de quelques normes comptables généralement reconnues et acceptées, essentiellement les PCGR des États-Unis et les IAS.

4.2 Évolution des IAS

4.2.1 Les méthodes comptables IAS:

- se sont transformées ces quatre dernières années en un code complet de bonne pratique, dont l'application se généralise à travers le monde;
- sont en cours d'intégration dans les normes comptables nationales de nombreux pays; et
- sont considérées par de nombreuses bourses dans le monde comme équivalentes aux normes nationales et/ou régionales.

4.2.2 L'IASC¹ s'attache actuellement à faire approuver par l'OICV² une norme généralement acceptée régissant l'acquisition transfrontalière de capitaux et la cotation en bourse.

4.3 L'importance des PCGR des États-Unis

4.3.1 Les mêmes remarques valent pour les PCGR des États-Unis, qui sont essentiellement appliqués, de manière sélective, par des entreprises cotées en bourse (secteurs de la finance, de la banque et de l'assurance) aux États-Unis, au Canada et dans de nombreux autres pays. Si les PCGR des États-Unis sont plus complets que les IAS, ces dernières arrivent progressivement au niveau des exigences des premiers.

¹ Comité international des normes comptables - Londres

² Organisation internationale des commissions de valeurs

5. Point de vue des investisseurs et des autres partenaires sur les méthodes de comptabilité universelles applicables aux aéroports

5.1 Les avantages de l'application de normes internationalement reconnues aux aéroports

5.2 L'application de normes comptables uniformisées, compréhensibles par tous, présente des avantages majeurs lorsque, outre l'élaboration de rapports financiers pour l'extérieur, l'objectif est d'établir tous les comptes sur une base comparable et transparente pour les besoins de l'information de la direction et de la gestion en général, et de disposer d'une base pour déterminer les coûts des aéroports et facturer des services spécifiques. Ces normes se fondent, logiquement, sur des critères professionnels : par exemple, la comptabilité de gestion et les méthodes d'annualisation sont interdites pour l'amortissement des biens, installations techniques et machines, la réévaluation des biens immobiliers ne peut se faire que conformément à des directives précises et dans le respect de critères rigoureux de publication, etc. Les informations à communiquer au marché des capitaux et aux usagers font l'objet de directives précises.

5.2.1 L'application d'une norme uniformisée, généralement acceptée, facilite la comparaison des états financiers des aéroports et, de ce fait, les comparaisons internes à une même société. Les deux règles susvisées permettent d'effectuer ce deuxième type de comparaisons en ce qu'elles imposent l'établissement de rapports et la publication des résultats par segments.

5.3 Les normes comptables en tant que moyen de communication

5.3.1 Il est généralement admis aujourd'hui que les états financiers annuels établis selon les IAS ou les PCGR des États-Unis sont nettement mieux acceptés sur le marché des capitaux que ceux établis selon d'autres méthodes comptables, ce qui permet l'obtention de capitaux à des coûts plus favorables. Les gains à escompter des conditions favorables que l'application des IAS et/ou des PCGR des États-Unis permettent d'obtenir sur les marchés de capitaux sont supérieurs aux coûts de mise en œuvre de tels systèmes comptables. De plus, l'application universelle des mêmes normes comptables constituerait un avantage important pour les usagers (compagnies aériennes), car elle permettrait de s'appuyer sur une base uniforme pour déterminer les redevances. Dans de nombreux pays, l'instance de régulation est un service d'État. L'adoption de normes universelles serait également à de telles instances (généralement, les autorités aéronautiques nationales) pour évaluer la situation financière et, partant, calculer les redevances.

6. Le rôle de l'OACI

6.1 Il conviendrait que l'OACI examine les aspects de la comptabilité propres à l'aéronautique civile, dans l'intérêt d'une évolution prospère et rentable de ce secteur ainsi que dans la perspective de la privatisation susvisée des organismes responsables de l'infrastructure de l'aviation civile, et qu'elle publie ses propres recommandations à cet égard. L'OACI pourrait jouer un rôle important en faveur de l'intégration de ces critères propres au secteur dans les normes comptables.

6.2 À cette fin, elle pourrait:

- d'abord, encourager l'application de normes comptables telles que les IAS ou les PCGR des États-Unis (ou toutes autres normes généralement reconnues);

- ensuite, appuyer la mise en œuvre d’une norme spécifiquement applicable aux aéroports, qui serait fondée sur les normes comptables générales, après coordination avec d’autres institutions des Nations Unies, notamment l’OMC.

6.3 À propos du second point, il convient de noter que sous réserve de la compatibilité avec la norme comptable retenue, un système d’information financière spécifique pourrait très bien tenir compte des besoins et caractéristiques du secteur de la navigation aérienne. Il serait alors possible d’indiquer les imputations des coûts correspondants dans les rapports destinés à l’extérieur. L’objectif principal est d’informer, avec exactitude et précision, les investisseurs, les usagers et le public.

6.4 A ce jour, l’IASC n’a pas encore publié de normes sectorielles. Des travaux sont cependant menés en ce sens pour le secteur de l’agriculture. L’objectif serait de permettre à l’OACI, après un examen approfondi de l’applicabilité des IAS et des PCGR des États-Unis au secteur aéronautique, de mettre sur pied une campagne active auprès des organisations concernées afin que les besoins des aéroports soient pris en compte.

7. Recommandation en vue de l’adaptation des directives de l’OACI

7.1 La conférence est invitée à encourager l’application de normes comptables internationalement reconnues aux services de navigation aérienne qui établissent leurs propres états financiers. Il conviendrait de compléter en ce sens les documents OACI n° 9082/5 (*Déclarations du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d’aéroport et de services de navigation aérienne*) ou 9161/3 (*Manuel sur l’économie des services de navigation aérienne*).