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**

**Point 4 de
l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de
navigation aérienne**

**Point 5 de
l'ordre du jour: Politique de l'OACI**

PRÉFINANCEMENT DES DÉPENSES EN CAPITAL DES AÉROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

Sommaire

Les aéroports sont des entreprises à haute intensité de capital qui ont besoin de longs délais pour planifier et exécuter des projets afin d'élargir la capacité et d'améliorer les niveaux de service. Pour éviter des augmentations élevées et abruptes des redevances d'aéroport lorsque ces projets sont réalisés, il est parfois prudent de préfinancer les projets à partir de sources internes au moyen d'une augmentation graduelle des redevances pendant la période de construction. Cet usage présente les avantages supplémentaires pour les aéroports comme pour leurs usagers qu'il rend l'exploitant d'aéroport moins dépendant des sources externes de financement, qu'il maintient les paiements du service de la dette à un niveau raisonnable, et qu'il sauvegarde la cote de crédit de l'aéroport. Lorsque le préfinancement est utilisé, des renseignements financiers devraient être fournis le cas échéant, pour aider à quantifier les avantages pour les usagers. L'ACI se réjouit de l'exposé réfléchi et constructif que l'OACI présente de ses vues sur le préfinancement dans la note WP/15 comme base d'une définition des circonstances dans lesquelles un préfinancement prudent

1. Introduction

1.1 Dans son Enquête de 1999 sur l'économie des aéroports, l'ACI estimait que les dépenses en

(3 pages)

capital mondiales annuelles des aéroports membres de l'ACI étaient passées de 17 milliards de dollars US en 1997 à 22 milliards en 1999 pour faire face au doublement du trafic de passagers prévu pour les 12 à 15 prochaines années.

1.2 Ces investissements aéroportuaires sont inhabituels en ce sens qu'ils exigent d'avance des dépenses en capital massives pour de grands projets individuels. Ces dépenses ne sont remboursées par la croissance graduelle du trafic que sur de nombreuses décennies. Les investissements aéroportuaires comportent aussi des risques de fortes augmentations des coûts pendant la construction et ne peuvent être utilisés à d'autres fins si le trafic ne se matérialise pas. Par contraste, l'horizon des investissements des compagnies aériennes est beaucoup plus rapproché, et les actifs acquis ont un usage plus souple. C'est pourquoi la règle générale des compagnies aériennes qui veut que les investissements ne soient pas préfinancés à partir des recettes d'exploitation n'est peut-être pas toujours appropriée pour les aéroports.

2. Questions clés

2.1 Les aéroports sont des entreprises à haute intensité de capital, et les dépenses en capital sont concentrés et sporadiques plutôt que continus. Un investissement unique dans un aéroport nouveau ou agrandi peut dépasser les ressources financières de l'aéroport. Vu cette situation, il faudra peut-être exploiter toutes les sources de financement possibles, externes et internes, surtout si les fonds de l'Etat ne sont pas disponibles ou suffisants.

2.2 Trois sources de financement sont potentiellement disponibles pour la construction d'aéroports. Les prêts sont la source la plus courante. Pour les très gros investissements, cependant, l'exploitant d'aéroport peut tout simplement ne pas avoir les moyens d'emprunter. Si de très grandes dettes sont nécessaires, le risque des créanciers augmente, et la cote de crédit des aéroports tombe, de sorte que des taux d'intérêt plus élevés s'imposent. (Comme illustration, si la cote tombe de AAA à A, les paiements annuels de l'intérêt sur une dette de 1 milliard de dollars US passeraient à 3 millions). Ce coût plus élevé de l'intérêt devrait en fin de compte être payé par les usagers des aéroports.

2.3 Une deuxième source est le financement par émission d'actions, mais même si cette solution est disponible, elle est normalement plus coûteuse que la dette, et elle est souvent inefficace du point de vue fiscal.

2.4 Les fonds internes représentent la troisième source de financement. Ces sources comprennent les bénéfices non distribués, la redevance d'amortissement, les recettes commerciales et, en dernier ressort, une augmentation des redevances d'usage.

2.5 La plupart des grands investissements aéroportuaires supposent un «mélange» de différentes sources de financement. Ne se servir que de prêts peut s'avérer coûteux à long terme, et se traduire par de fortes augmentations des redevances après l'ouverture d'une nouvelle installation ou d'un nouvel aéroport. Il peut donc être préférable d'inclure un élément de préfinancement au moyen de redevances d'usage de compagnies aériennes ou de passagers pour atténuer les augmentations des redevances lorsque l'installation entre en service et pour éviter un fardeau excessif de la dette.

2.6 L'ACI se réjouit de l'exposé réfléchi et constructif que l'OACI présente de ses vues sur le préfinancement dans la note WP/15, particulièrement au paragraphe 4.4, qui cite des cas précis dans lesquels le préfinancement pourrait être justifié. L'ACI examine plus en détail ces questions importantes dans la note WP/55.

3. Conclusions

3.1 L'usage du préfinancement est bien établi à l'échelle internationale. Au Royaume-Uni, en 1996, l'Airports Regulator (réglementeur des aéroports) a approuvé un préfinancement de l'aéroport Heathrow de Londres au moyen de cinq années d'augmentations des prix inférieures de trois pour cent à la hausse des prix à la consommation (HPC -3), suivies de cinq années à HPC +2. Eviter le préfinancement aurait exigé cinq années à HPC -8, suivies d'une HPC +13,5 annuellement. Aux Etats-Unis, on peut prélever une redevance d'installations de passagers pour préfinancer un investissement jusqu'à cinq ans avant le début de la construction. Au Canada, des redevances d'installations de passagers sont également utilisées à certains aéroports privatisés qui n'ont plus accès au financement du gouvernement.

3.2 Il est cependant raisonnable que les compagnies aériennes soient en mesure d'identifier et de suivre tout préfinancement pour éviter un double paiement, et que les aéroports acceptent l'idée que des renseignements financiers devraient être fournis s'il y a lieu.

4. Suite à donner par la Conférence

4.1 La Conférence est invitée à convenir que le préfinancement contrôlé peut faire partie d'un plan efficace d'investissement aéroportuaire, sous réserve de sauvegardes pour les passagers, y compris une transparence financière appropriée, et à prendre les mesures proposées par l'ACI dans la note WP/55.