**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**

**RECOMMANDATIONS RELATIVES À DE NOUVELLES DIRECTIVES DE L'OACI
SUR LE PRÉFINANCEMENT DES DÉPENSES EN CAPITAL DES AÉROPORTS**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

Sommaire

La question du préfinancement des dépenses en capital des aéroports, que l'ACI a examinée dans la note WP/52, est certainement complexe, comme le montre l'analyse détaillée qui en est faite dans la note WP/15 de l'OACI et dans la note WP/31 de l'IATA. L'ACI se réjouit du fait que l'OACI ait développé de façon réfléchie et constructive ses vues sur le préfinancement, qui montrent qu'elle est sensible à l'évolution récente des structures de propriété et de gestion des aéroports. L'ACI estime que le raisonnement présenté au paragraphe 4.4 de la note WP/15, où sont cités des cas précis pouvant justifier le préfinancement, constitue une bonne base pour amender le Doc 9082 de l'OACI de façon à traduire les réalités de l'économie des aéroports du XXI^e siècle.

1. Introduction

1.1 L'ACI a examiné la question du préfinancement (ou «financement à l'avance») des dépenses

(3 pages)

en capital des aéroports de façon détaillée dans la note WP/52, soulignant qu'un préfinancement prudent pourrait faire partie d'un plan d'investissement aéroportuaire efficace. Il a donné non seulement des exemples concrets de préfinancement approuvé par les autorités de réglementation de certains Etats, mais aussi des exemples dans lesquels le préfinancement représentait une économie nette pour les usagers des aéroports.

2. Les vues de l'ACI sur la note WP/15

2.1 La question du préfinancement est complexe et a acquis une nouvelle urgence du fait de la prolifération d'autorités aéroportuaires autonomes dotées de structures commercialisées ou privatisées. Cette complexité est bien démontrée dans la note WP/15 de l'OACI, et l'ACI se réjouit de la souplesse dont l'OACI a fait preuve en se montrant disposée à examiner les questions de préfinancement, en particulier au paragraphe 4.4, où il est noté que «Dans certaines circonstances très précises, le préfinancement pourrait peut-être se justifier pour ce qui est de la fourniture d'aéroports [...], s'il existait des garanties contre les abus». La note WP/15 énumère alors les sauvegardes proposées. Dénotant la même ouverture d'esprit, le paragraphe 5.1 ajoute que «Bien qu'il soit prématuré [pour l'OACI] d'entériner le principe du préfinancement, certains aspects de la politique de l'OACI, tout à la fois, méritent d'être valorisés de leur plein droit et pourraient ouvrir la voie à une acceptation générale du préfinancement.» Le paragraphe 5 suggère aussi que la question du préfinancement soit mise en rapport avec des questions plus générales de réglementation économique des aéroports et aussi avec la question des consultations entre les aéroports et les usagers et avec la normalisation des pratiques comptables des aéroports. L'ACI appuie cette idée et voudrait même aller plus loin.

2.2 Selon le paragraphe 3.3 de la note WP/15, «Les entreprises commerciales qui travaillent dans un environnement concurrentiel ont généralement pour habitude de financer leurs besoins en investissements au moyen de réserves normalement constituées, en partie, par des bénéfices et des amortissements, et lorsqu'il s'agit d'investissements majeurs, principalement au moyen de prêts obtenus sur le marché financier.» L'ACI voit plusieurs problèmes à cette idée, si elle doit être appliquée aux aéroports. Premièrement, les données de l'OACI et de l'ACI prouvent que la majorité des aéroports internationaux, surtout ceux qui ont un faible volume de trafic, fonctionnent à perte, ce qui élimine une grande source de financement des investissements à ces aéroports. De plus, les aéroports qui fonctionnent à perte ne seront vraisemblablement pas en mesure d'emprunter à des taux d'intérêt raisonnables, si d'ailleurs ils arrivent à trouver un prêteur. Pour de nombreux aéroports, les gouvernements restent la seule option de financement. Deuxièmement, même pour les aéroports qui obtiennent un rendement, les enquêtes de l'ACI montrent que cela est dû en grande partie au développement de sources de recettes non aéronautiques. Mais l'OACI comme l'OACI, dans leurs vues sur la caisse unique, ont estimé que toutes les recettes commerciales devraient être appliquées à l'assiette des coûts pour réduire les redevances d'aéroport. Cela donne à entendre que certains aéroports devront peut-être financer les grands projets en opérant des ponctions sur les redevances d'aéroport. L'OACI suggère donc que la caisse unique soit ajoutée aux autres questions que la note WP/15 met en rapport avec la question du préfinancement.

2.3 La préoccupation selon laquelle «les usagers pourraient être taxés deux fois», au paragraphe 4.2, est compréhensible, mais néglige le point important que les usagers tirent profit de redevances plus faibles, après l'achèvement des installations, par le biais de charges réduites du service de la dette.

2.4 Les aéroports sont qualifiés de «fournisseurs monopolistiques» aux paragraphes 4.2 et 5.1. Cela contraste avec l'objet d'ANSCConf2000, qui est de réfléchir au changement du rôle des aéroports dans un marché mondial concurrentiel en évolution rapide. Par exemple, il y a une concurrence croissante entre les grands aéroports-pivots intercontinentaux, et entre les aéroports régionaux pour devenir des pivots régionaux. Un exemple de l'influence des forces du marché sur les aéroports a été la réaction récente de deux grands aéroports d'Asie à la récession dans cette région. Ces aéroports ont réduit les redevances d'usage des

compagnies aériennes en réponse à la récession, ce qui ne caractérise guère un «fournisseur monopolistique» mais est plutôt le signe d'une réponse du marché aux forces du marché.

2.5 En même temps, on pourrait soutenir que grâce au développement rapide des alliances entre compagnies aériennes, dont beaucoup ont une portée mondiale, l'industrie des compagnies aériennes a augmenté et consolidé son considérable pouvoir financier et politique. Il y a d'ailleurs maintenant dans ce beau pays qui nous accueille un seul grand transporteur assurant des services aériens nationaux d'un bout à l'autre de ce vaste marché. Mentionner ces faits ne vise pas à engager un débat ésotérique pour définir le concept de «pouvoir monopolistique». Il ne s'agit que de montrer que le monde de l'aviation change rapidement, et que l'OACI se réjouit que l'OACI reconnaisse cette dynamique et soit disposée à ce que la Conférence envisage d'amender ses directives et recommandations en conséquence.

3. Le chemin à suivre

3.1 Les vues de l'ACI sur l'importance et les avantages du préfinancement pour les aéroports et les usagers sont présentées dans la note WP/52. 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.

3.2 La note WP/15 de l'OACI reconnaît que les redevances de passagers ont été appliquées dans de nombreux cas dans plusieurs nations, y compris les Etats-Unis, le Canada et la Grèce (pour ne citer que quelques exemples) pour financer des projets aéroportuaires. En fait, aux Etats-Unis, 294 aéroports ont choisi de profiter des redevances d'installations de passagers (PFC) au 1^{er} mars 2000. Le Congrès des Etats-Unis vient de voter l'augmentation de la limite des PFC de 3 à 4,50 dollars US.

3.3 L'issue d'ANSCConf2000 sera mesurée par sa capacité de recommander des directives pratiques et pertinentes à suivre par les Etats et l'industrie de l'aviation. Compte tenu du fait que les PFC représentent une forme de préfinancement qui est répandue dans le plus grand marché de l'aviation au monde, l'ACI pense que la question principale est non pas cette pratique en elle-même, mais de veiller à ce que les PFC et d'autres formes de préfinancement soient utilisées de façon à profiter directement aux usagers des aéroports, aux voyageurs et à la communauté en général.

4. Suite à donner par la Conférence

4.1 La Conférence est invitée à examiner la question du préfinancement, compte tenu des vues présentées par l'ACI dans la note WP/52 et ci-dessus, et à recommander qu'il puisse être utilisé, s'il y a lieu, comme moyen de financer les projets d'investissements aéroportuaires, sous réserve de la fourniture de sauvegardes pour les usagers, pour faire en sorte que le préfinancement soit appliqué prudemment.