



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

- Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**
2.2 : Assiette des redevances
- Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne**
3.2 : Assiette des redevances

**TAUX DE RENDEMENT DES AÉROPORTS ET
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

SOMMAIRE

Toute forme de directive émanant de l'OACI pour déterminer un taux de rendement raisonnable ne devrait pas être prescriptive ou spécifique en matière de méthodologies et de détails techniques. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est une méthodologie reconnue. Ce n'est cependant qu'une méthode possible parmi d'autres, destinée à déterminer le taux de rendement. Les États devraient, s'ils le peuvent, décider de la nécessité et de la manière de déterminer un taux de rendement raisonnable au cas par cas, en conformité avec les principes de supervision économique. Lors du calcul d'un taux de rentabilité raisonnable, les différents niveaux de risques potentiellement importants auxquels sont exposés les aéroports devraient être pris en considération.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les entreprises à fort coefficient de capitaux comme les aéroports nécessitent un taux de rentabilité identique ou supérieur au coût du capital pour satisfaire les investisseurs ou les créanciers. Le risque est une variable-clé dans le calcul du CMPC qui augmente proportionnellement au risque.

¹ Les versions linguistiques sont fournies par l'ACI.

2. ANALYSE

2.1 Les aéroports ont droit à un taux de rendement raisonnable pour garantir le financement des infrastructures nouvelles ou des agrandissements et de rémunérer leurs actionnaires. Les fonds propres et les crédits sont les premières sources de capitaux, étant donné que le financement public n'est guère plus disponible.

2.2 Pour assurer un futur investissement dans les infrastructures aéroportuaires, il est important que les investisseurs privés et institutionnels continuent de faire confiance aux aéroports comme cibles d'investissement intéressants. L'introduction des directives prescriptives et spécifiques relatives au taux de rendement que les aéroports sont permis de générer pourrait nuire à la confiance des investisseurs.

2.3 Toute méthodologie appliquée dans le calcul du taux de rendement doit particulièrement prendre en compte et isoler la contribution des recettes extra-aéronautiques dans la performance financière aéroportuaire en général. Les recettes extra-aéronautiques ne devraient pas être soumises à de quelconques restrictions sur la rentabilité puisqu'elles ne proviennent pas des exploitants d'aéronefs.

2.4 Les aéroports ne sont pas en eux-mêmes des entreprises à faible risque. Ils sont entièrement exposés aux aléas de l'industrie aérienne. Cette dernière est très sensible aux circonstances extérieures : ce qui l'oblige à revoir ses modèles commerciaux et stratégies commerciales qui affectent directement les aéroports. La capacité des aéroports à réagir aux développements négatifs est assez limitée, étant donné que les infrastructures aéroportuaires, à la différence des aéronefs, ne peuvent pas être mises hors service.

2.5 Les aéroports continuent d'encourir des coûts qui ne tiennent pas compte du niveau d'utilisation des infrastructures : malgré les tendances sur le marché ou les défis de l'industrie aérienne, les aéroports maintiennent les normes sécuritaires et techniques les plus élevées et continuent d'appliquer les mesures les plus strictes en matière de sécurité.

3. CONCLUSIONS

3.1 De l'analyse qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) En s'acquittant de leur fonction de supervision économique, les États devraient décider au cas par cas la nécessité et la manière de déterminer un taux de rendement raisonnable pour les aéroports.
- b) L'OACI devrait examiner la nécessité d'élaborer des directives supplémentaires au sujet des méthodologies possibles pour l'estimation d'un taux de rendement raisonnable sur les actifs provenant des fournisseurs de services, étant donné que des sources suffisantes de documentation économique sur ce sujet existent déjà.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La conférence est invitée à examiner et adopter les conclusions qui figurent au paragraphe 3.