



Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne
Séminaire préparatoire

RÉSUMÉ DES DÉBATS

par M. John Gunther
Animateur du Séminaire

INTRODUCTION

Un séminaire préparatoire d'une durée d'un jour et demi s'est tenu les 19 et 20 juin 2000. Son objectif était d'apporter aux délégués à la Conférence des éclaircissements et des informations sur plusieurs grandes questions à examiner. À cette fin, plusieurs personnalités et experts de diverses disciplines ont été invités à présenter des exposés et à répondre aux questions des participants au Séminaire. Celui-ci a été articulé en sept sessions portant sur des sujets différents, suivies d'un débat de groupe sur les grands défis auxquels sont confrontés les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne à l'aube du XXI^e siècle. Le programme du Séminaire, qui a été remis aux délégués à la Conférence, présente les sujets abordés ainsi que les orateurs et les panélistes. Ce bref résumé des débats, établi par l'animateur, est destiné à être inséré dans la chemise de documentation du Séminaire, à titre de compte rendu.

SESSION 1 — SITUATION FINANCIÈRE

Le Séminaire a entendu deux exposés sur ce sujet, l'un dans la perspective des aéroports et l'autre dans celle des prestataires de services de navigation aérienne. Du point de vue des aéroports, l'autosuffisance financière était considérée comme étant fonction de la compétence managériale, de la flexibilité et de l'innovation commerciale; elle présupposait que l'aéroport ait la liberté de mener ses activités comme une entreprise. Une étude de cas relative à un prestataire de services de navigation aérienne a mis en évidence les liens qui existent entre gestion des risques, obligations légales et autosuffisance financière. Dans toute situation où l'autonomie est donnée au prestataire, l'État doit néanmoins continuer d'être le garant de facto des services de navigation aérienne.

SESSION 2 — ATTIRER LE FINANCEMENT

Deux orateurs du secteur bancaire ont expliqué quelles perspectives intéressent les investisseurs lorsqu'il s'agit de financer des infrastructures. Ils ont identifié les différents types de risques et leur répartition, ainsi que la façon dont ces risques sont gérés par les banquiers. Il a été observé que les infrastructures aéronautiques sont souvent plus faciles à financer que beaucoup de services d'intérêt public, notamment parce qu'une partie des flux de recettes des aéroports et des services de navigation

aérienne est en devises fortes, qui peuvent servir à garantir les emprunts. L'avis a été émis que les États devraient indiquer clairement ce qu'ils veulent comme infrastructures et qu'ils devraient aussi faire en sorte que les infrastructures soient regardées comme des atouts et non comme des obstacles.

SESSION 3 — REDEVANCES ET TAXES

L'orateur a expliqué la différence fondamentale importante qui existe entre une redevance et une taxe, selon la politique de l'OACI en matière d'imposition. Dans la pratique, cependant, la distinction n'est pas aussi facile à établir et cela soulève un certain nombre de questions de politique dont doivent s'occuper les autorités. Avec l'accroissement des pressions pour lever des fonds destinés à satisfaire différents besoins dans le secteur de l'aviation, l'ampleur et la complexité de la question de la distinction entre redevances et taxes vont s'accroître également. De plus la tendance à la commercialisation et à la privatisation en ce qui concerne les infrastructures aéronautiques va probablement compliquer les problèmes pour ce qui est de maintenir une distinction fondée sur ladite politique, ainsi que de mettre en œuvre le recouvrement des coûts et d'éviter un traitement discriminatoire dans l'imposition des redevances et des taxes.

SESSION 4 — COMMERCIALISATION ET PRIVATISATION

Trois orateurs ont traité ce thème sous divers angles. Un aperçu utile a été donné, portant sur le processus de commercialisation et de privatisation, la terminologie utilisée, les différentes options qui s'offrent, ainsi que certains des problèmes et écueils qui jalonnent la voie. Le concept a été présenté comme étant une bonne chose d'une manière générale, non pas tant pour satisfaire des attentes idéologiques que comme moyen d'assurer l'efficacité économique et d'atteindre des objectifs de politique gouvernementale. Pour faire en sorte que le processus de privatisation fonctionne bien, il faut cependant un type de régulation d'assez haut niveau et souvent différent, particulièrement en ce qui concerne la politique de tarification, car les aéroports sont dans leur essence des prestataires de services monopolistiques. La relation traditionnellement antagoniste entre aéroports et compagnies aériennes était regardée comme un obstacle au succès de la privatisation, qu'il faudrait remplacer par une coopération. Différents points de vue ont été exprimés à propos du principe de la «caisse unique» pour le recouvrement des coûts.

SESSION 5 — COOPÉRATION ET MONDIALISATION

La question a été traitée sous différents angles par trois orateurs. L'un d'eux a parlé de la façon dont on recourt à la coopération en Europe pour surmonter beaucoup des problèmes et des différences dans la qualité de la fourniture des services de navigation aérienne. Un autre orateur voyait la mondialisation comme une évolution inévitable, comportant beaucoup de promesses mais aussi des dangers intrinsèques. C'était à travers la formation et la coopération à tous les niveaux que l'on pourrait s'attaquer au danger de perpétuation des déséquilibres technologiques existants. La mondialisation a aussi été envisagée comme un processus concernant la gestion des aéroports. Il a été prédit qu'une poignée d'exploitants d'aéroports mondialisés pourraient gérer la plupart des aéroports du monde dans un avenir prévisible.

SESSION 6 — RECETTES NON AÉRONAUTIQUES

Deux études de cas constituant des succès ont été présentées. Une mise en garde a été émise à propos de la nécessité d'équilibrer la recherche de recettes extra-aéronautiques et les besoins de la facilitation, spécialement celle des flux de passagers. Afin que ces deux intérêts coïncident, il est indispensable de porter beaucoup d'attention à la conception et la planification des aéroports. Comme dans le cas de la session consacrée à l'autosuffisance, le rôle de l'innovation était considéré ici comme essentiel pour réussir à optimiser les recettes extra-aéronautiques, au bénéfice de tous.

SESSION 7 — RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Ce thème a été abordé dans les perspectives d'une étude de cas et d'un aperçu général. Il a été montré que la conversion d'une administration en autorité autonome en matière de finances et de gestion doit nécessairement être planifiée et mise en œuvre avec soin. La responsabilité de l'application des Annexes à la Convention de Chicago peut être déléguée à une telle instance, mais l'État demeure toujours l'ultime garant de la sécurité et de la fourniture des services de navigation aérienne. En évoluant dans le sens d'une plus grande autonomie dans la fourniture des installations aéroportuaires et des services de navigation aérienne, la responsabilité de l'État se modifie pour devenir celle de facilitateur, de contrôleur et de régulateur. Néanmoins, dans certains cas tels que celui de pays insulaires en développement tributaires du tourisme, où le transport aérien est considéré comme un atout stratégique, il peut être nécessaire que l'État continue d'assumer le rôle de prestataire de services.

SESSION 8 — PANEL SUR LES GRANDS DÉFIS

Des exposés ont été faits par sept panélistes, représentant un bouquet de leadership et d'expertise de l'industrie et des administrations. Il en est résulté une variété de perspectives et des listes de grands défis. L'accent a été mis sur les problèmes et les conséquences: des contraintes de capacité face à la forte croissance de la demande; de la couverture des coûts de l'expansion du système; des modifications des structures opérationnelles et des responsabilités; de la cohérence des politiques; de la maîtrise des nouvelles technologies; de la libéralisation, de la privatisation et des alliances entre compagnies aériennes; du maintien de la sécurité des vols; ainsi que des facteurs humains et de la formation des ressources humaines.