

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 5.2.1 de
l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances d'aéroport**

TIROIR-CAISSE UNIQUE ET DÉVELOPPEMENT DES RECETTES EXTRA-AÉRONAUTIQUES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite du principe du « tiroir-caisse unique » et de l'importance des recettes tirées des activités extra-aéronautiques dans l'établissement des redevances sur le trafic aérien. La suite proposée à la Conférence est présentée au paragraphe 3.1.

1. **Rappel**

1.1 Un principe fondamental en ce qui concerne la détermination de l'assiette de calcul des redevances d'aéroport est énoncé dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc. 9082/5)*, paragraphe 14, alinéa 1), comme suit:

«Le coût à partager comprend la totalité des dépenses qui représentent l'aéroport et ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts et l'amortissement du capital, ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation, et les frais de gestion et d'administration, mais compte tenu des recettes aéronautiques et autres, que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation.»

* Titre que le Secrétariat, dans la note ANSCConf-WP/4, propose de remplacer par *Politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

Il s'agit là de ce que l'on a appelé le principe du « tiroir-caisse unique », puisqu'il prévoit la mise en commun des recettes et des coûts tirés de toutes les activités d'aéroport génératrices de recettes, lors de l'établissement des redevances.

1.2 Est également pertinent, dans ce contexte, le principe ci-après énoncé dans les Déclarations du Conseil (Doc. 9082/5, paragraphe 14, alinéa 7):

« Les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects (y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, etc.) et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour contribuer aux immobilisations nécessaires. »

1.3 Les recettes provenant d'activités extra-aéronautiques aux aéroports, qui, dans certains cas, représentent plus de la moitié des recettes totales de l'aéroport, ont une importance critique au plan de la viabilité financière des aéroports. Non seulement contribuent-elles à la rentabilité globale des aéroports concernés, mais elles peuvent aussi fournir le moyen d'abaisser les redevances sur le trafic aérien (atterrissage, stationnement, services de passagers, etc.) qu'il est nécessaire d'imputer aux exploitants d'aéronefs. Les Déclarations du Conseil, dans le Doc. 9082/5, évoquent la pertinence des recettes extra-aéronautiques, au paragraphe 24, comme suit:

« Le Conseil reconnaît l'importance que continuent de revêtir pour les aéroports les recettes provenant de sources telles que les concessions, la location d'emplacements et les zones franches. Il recommande, sauf dans le cas des concessions qui sont directement liées à des services de transport aérien, telles les concessions de carburant, de services de restauration à bord et d'assistance aéroportuaire, d'encourager le développement optimal des recettes de ce genre, en tenant compte de la nécessité de faire preuve de modération en ce qui concerne les prix imposés au public, d'assurer l'efficacité des aérogares et de répondre aux besoins des passagers. »

1.4 Comme on peut le noter à la lecture du texte ci-dessus, il y a une importante différence entre le développement de recettes à partir de deux sources, c'est-à-dire des redevances provenant du trafic aérien et des activités extra-aéronautiques. Dans le cas de ces dernières, le développement de toutes les recettes est encouragé, quoiqu'avec d'importantes justifications, comme la modération des prix consentis au public, le maintien de normes élevées de services et l'utilisation efficace des installations. Toutefois, dans le cas des redevances sur le trafic aérien, seuls les coûts plus un rendement raisonnable des actifs devraient être recouverts (après avoir tenu compte des bénéfices éventuels réalisés sur les activités extra-aéronautiques).

2. Analyse

2.1 Un objectif parfois exprimé est que chaque important type de service fourni et chaque activité menée dans un aéroport devraient s'autofinancer. En réalité, toutefois, même dans les grands aéroports, les activités côté piste sont rarement rentables. En fait, dans les aéroports qui font des profits, c'est habituellement parce que les recettes provenant des activités extra-aéronautiques sont suffisamment bénéficiaires non seulement pour combler le manque à gagner réalisé sur les activités côté piste, mais aussi pour laisser à l'aéroport un bénéfice global. Les recettes extra-aéronautiques sont par conséquent le principal moyen grâce auquel la grande majorité des aéroports rentables sont en mesure de recouvrer la totalité de leurs coûts, et l'on s'attend à ce que le développement de ces recettes se poursuive à un rythme accru.

2.2 Récemment, des voix se sont élevées pour critiquer le principe du « tiroir-caisse unique », au motif que l'utilisation de recettes réalisées sur des activités extra-aéronautiques commerciales ou concurrentielles essentiellement pour subventionner des services non concurrentiels (activités côté piste) ont des effets indésirables, comme de fixer artificiellement les redevances aéronautiques à un niveau inférieur au coût économique de la fourniture de ces services. Cela n'encourage pas non plus la direction de l'aéroport à abaisser les coûts de ces services sans concurrence ni d'investir dans de nouvelles installations.

2.3 Cela peut soulever la question de savoir ce qui devrait être l'objectif principal. Est-ce que les redevances d'usage sur le trafic aérien recouvrent la totalité des coûts économiques supportés par l'exploitant pour fournir les installations aéroportuaires, ou est-ce, plutôt, que les redevances sur le trafic aérien soient aussi peu élevées que possible, tout en permettant de recouvrer les coûts et en offrant un rendement raisonnable, de façon à encourager la croissance du trafic aérien et les avantages économiques qui en découlent? Comme on l'a noté ci-dessus, les bénéfices réalisés par un aéroport ne se composent, en règle générale et avant tout, que des profits sur les activités extra-aéronautiques, c'est-à-dire boutiques, restaurants, stationnement automobile, etc. Toutefois, il convient de noter que les activités extra-aéronautiques ne peuvent avoir lieu à un aéroport qu'en raison de l'existence même de cet aéroport. Les avions, les passagers, les personnes qui viennent à leur rencontre, le personnel de l'aéroport, etc. constituent le marché pour les activités extra-aéronautiques et ce marché a été créé par les exploitants d'avions. En conséquence, on peut considérer qu'il est juste que les principaux usagers, c'est-à-dire les transporteurs aériens et leurs passagers, tirent profit de ces activités, qu'elles soient aéronautiques ou extra-aéronautiques.

2.4 Le principe du « tiroir-caisse unique » n'a été envisagé, jusqu'à présent, que dans le contexte des exploitations aéroportuaires, mais il s'applique également dans le contexte des services de navigation aérienne. Il n'a cependant pas été pertinent dans ce contexte pour la raison qu'aucune activité extra-aéronautique d'importance n'est menée sur les lieux des services de navigation aérienne. Toutefois, à l'avenir, avec la commercialisation croissante en matière de fourniture des services de navigation aérienne, les exploitants concernés pourraient se lancer dans des activités extra-aéronautiques rentables et génératrices de profits tels que la fourniture de services à des utilisateurs extra-aéronautiques, des services de consultants, etc. Il peut par conséquent s'avérer souhaitable d'harmoniser le texte du paragraphe 34, alinéa 1), qui concerne la même question, pour ce qui est des services de navigation aérienne, que le paragraphe 14, alinéa 1), qui s'adresse aux aéroports, avec le texte du paragraphe 14, alinéa 1).

3. Suite à donner par la Conférence

3.1 La Conférence est invitée à prendre acte de la présente note et à convenir de recommander au Conseil que, dans les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc. 9082/5:

- a) sur le fond, les textes des paragraphes 14, alinéa 1) et 34, alinéa 1) relatifs à l’assiette de calcul des coûts des redevances, et le texte du paragraphe 24 concernant le développement des recettes réalisées sur les concessions, la location d’emplacements et autres activités extra-aéronautiques, soient réaffirmés;
- b) le texte du paragraphe 34, alinéa 1) soit harmonisé avec celui du paragraphe 14, alinéa 1).

– FIN –