

**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**

**LE PRINCIPE DE LA «CAISSE UNIQUE»**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

**SOMMAIRE**

Les aéroports sont expressément construits pour l'aviation. Les activités non essentielles qui peuvent se développer dans le périmètre aéroportuaire par suite des activités aéronautiques devraient bénéficier essentiellement aux usagers principaux, les compagnies aériennes, sous la forme d'une réduction de la base des coûts utilisée pour le calcul des redevances.

**1.     Introduction**

1.1            Les aéroports développent de plus en plus leurs activités non essentielles. Les usagers primaires devraient bénéficier de ces activités non essentielles, sous la forme de redevances aéronautiques moins élevées.

**2.     Indications de politique**

2.1            L'OACI recommande ce qui suit au paragraphe 14 1) du Doc 9082/5:

*«Le coût à partager comprend la totalité des dépenses qui représentent l'aéroport et ses services auxiliaires essentiels compte tenu des recettes aéronautiques et autres que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation.»*

2.2 Le membre de phrase *«compte tenu des recettes aéronautiques et autres que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation»* pourrait être interprété comme restreignant l'application de cette disposition aux seules activités opérationnelles des aéroports. Les opérations aéronautiques d'un aéroport sont cependant influencées par toutes les activités qui s'exercent à l'intérieur du périmètre aéroportuaire. Si un aéroport développe des activités non essentielles dans le périmètre aéroportuaire, il met à contribution le terrain disponible, la capacité de l'environnement, celle des voies routières et des accès, la capacité et l'orientation des activités de gestion, ainsi que les ressources en capital.

### 3. Analyse

3.1 Le concept de la «caisse unique» devrait être considéré comme reconnaissant le partenariat existant entre aéroports et compagnies aériennes pour atteindre le rapport optimal capacité/qualité/prix pour l'ultime bénéficiaire qui est le passager.

3.2 En règle générale, la législation donne aux installations aéroportuaires la mission d'assurer des activités aéronautiques. Toutes les activités se déroulant dans l'enceinte de l'aéroport peuvent potentiellement gêner les activités des compagnies aériennes et devraient donc figurer dans le calcul «caisse unique» des redevances. La possibilité de développer ces activités aéroportuaires existe seulement parce que des compagnies aériennes utilisent l'aéroport.

3.3 Cependant, le développement des activités non essentielles comporte certains risques commerciaux. La mesure dans laquelle les compagnies aériennes sont exposées à ces risques devrait être déterminante quand il s'agit de savoir quelles activités non essentielles devraient figurer dans la «caisse unique». Les usagers devraient avoir leur mot à dire sur toute décision de ce type.

### 4. Position de l'IATA

4.1 Toutes les activités se déroulant à l'intérieur du périmètre aéroportuaire devraient contribuer à la «caisse unique» en incorporant les loyers ou recettes de concessions à la base de coûts utilisée pour l'établissement des redevances. Étant donné les éventuels risques commerciaux que posent ces activités non essentielles, les usagers devraient être consultés avant toute initiative majeure portant sur ce que devrait comprendre la «caisse unique» et à quel degré.

### 5. Décision de la Conférence

5.1 La Conférence est invitée à reconnaître:

- a) que les aéroports sont construits pour les activités aéronautiques;
- b) que les activités non essentielles qui se déroulent dans le périmètre aéroportuaire et qui peuvent se développer grâce aux activités aéronautiques devraient bénéficier aux compagnies aériennes sous la forme de redevances aéronautiques moins élevées.

5.2 De plus, la Conférence est invitée à renforcer comme suit le texte du paragraphe 14 1):

*«..., mais compte tenu des recettes aéronautiques et autres que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation»*

nouveau texte:

*«..., mais compte tenu des recettes aéronautiques et autres que les activités de l'aéroport procurent à l'organisme qui assure cette exploitation».*