

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 2 de
l'ordre du jour: Questions organisationnelles**

RÉSEAUX D'AÉROPORTS ET PRISES DE PARTICIPATIONS INTERAÉROPORTS

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

SOMMAIRE

La présente note fait état des préoccupations de l'IATA en ce qui concerne les redevances des réseaux d'aéroports et les prises de participations/alliances. L'IATA se prononce vigoureusement en faveur de redevances établies en fonction des coûts de chaque aéroport.

1. Introduction

1.1 L'IATA appuie vigoureusement le principe adopté par l'OACI selon lequel les redevances doivent être liées aux coûts. Avec ce système, les compagnies aériennes peuvent comprendre pourquoi les redevances sont fixées à un certain niveau et pourquoi elles devront payer davantage pour augmenter la capacité ou améliorer les niveaux de service, avec les effets qui peuvent en résulter sur les redevances imposées.

2. Analyse

Réseaux d'aéroports

2.1 L'IATA croit fermement aux redevances associées à un emplacement déterminé. Si un organisme exploite un réseau d'aéroports, les redevances devraient être fixées individuellement pour chaque aéroport, en fonction de ses coûts. Les raisons de cette position sont les suivantes:

(3 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.33.fr.wpd

2.1.1 Si les redevances sont fixées pour la totalité d'un réseau d'aéroports, la relation avec les coûts ne s'appliquera pas aux aéroports individuels, mais seulement à l'ensemble du système des aéroports. La plupart des compagnies aériennes n'utiliseront qu'un ou deux aéroports du réseau. Pour ces compagnies aériennes, le lien entre les coûts de l'aéroport et le prix que la compagnie aérienne doit payer à cet aéroport précis n'existe plus.

2.1.2 Lorsqu'un réseau d'aéroports nationaux est exploité par un organisme, les aéroports internationaux subventionnent les aéroports intérieurs. Il en résulte que les compagnies aériennes internationales qui effectuent des mouvements sur ces aéroports internationaux sont mises à contribution pour un réseau d'aéroports intérieurs qu'elles n'utilisent pas. Ces aéroports peuvent desservir des régions éloignées où la demande est faible. Si un État souhaite soutenir ces aéroports dans le cadre de son plan national de transport, il doit être prêt à les subventionner.

2.1.3 Les réseaux d'aéroports ont peut-être donné la preuve de leur efficacité aux premiers jours de l'aviation civile, quand il fallait absolument disposer d'une référence centrale pour obtenir un développement sûr et ordonné des aéroports. Aujourd'hui, dans les États dont l'infrastructure aéronautique civile est développée, les réseaux d'aéroports ne sont pas indispensables. Ces réseaux peuvent même être contre-productifs, étant donné qu'il est très difficile d'assurer une gestion centrale d'un groupe d'aéroports qui diffèrent par leurs dimensions, leurs marchés et leurs caractéristiques.

Prises de participations et alliances entre aéroports

2.2.1 Un certain nombre de grands aéroports ont déjà pris des participations d'une sorte ou d'une autre dans d'autres aéroports. Cet engagement peut prendre la forme de contrats de consultation et de gestion, ou une propriété partielle ou totale. Cette tendance est le développement naturel de la commercialisation et de la privatisation des aéroports. Du point de vue des compagnies aériennes, la formule présente à la fois des avantages et des inconvénients.

2.2.2 Les avantages possibles comprennent des économies d'échelle: des systèmes coûteux établis par un aéroport peuvent être mis en œuvre sur d'autres aéroports; les achats en commun de grandes quantités d'équipement et de marchandises peuvent aussi abaisser les coûts.

2.2.3 Les inconvénients et risques possibles comprennent les subventions interaéroports, l'exportation de systèmes sophistiqués qui ne sont pas nécessaires sur les petits aéroports, une hémorragie de fonds qui devraient être utilisés à l'aéroport «principal» et une plus grande complexité pour la gestion.

3. Position de l'IATA

3.1 L'IATA est d'avis qu'il ne devrait pas y avoir de subventionnement interaéroports. Les finances des différents aéroports devraient être strictement séparées. Une participation aux activités d'autres aéroports ne doit pas priver l'aéroport «principal» des fonds qui lui reviennent. Les consultations avec les compagnies aériennes sur des questions comme le développement de la capacité de l'aéroport, la qualité du service et les niveaux de redevances doivent toujours être menées avec l'organe local de gestion d'un aéroport. Le manque à gagner d'un aéroport faisant partie d'une alliance ou d'un système de prise de participation ne peut être reporté sur les usagers de l'aéroport «principal» sous la forme de redevances aéroportuaires plus élevées ou en opérant une ponction sur les recettes commerciales. Il en résulte que les aéroports «principaux» devraient déclarer ouvertement leurs politiques en ce qui concerne leur

participation aux activités d'autres aéroports et prouver que leur engagement ne se traduira pas par un risque financier pour les usagers de ces aéroports.

3.2 L'IATA ne s'opposerait donc pas à des prises de participation ou à des alliances entre aéroports, ni à des régimes de propriété mixtes entre aéroports, lorsqu'il peut être démontré qu'il en résultera des économies d'échelle dont les compagnies aériennes pourront bénéficier par le biais de redevances moins élevées, et lorsque cette formule ne contribue pas à détourner les recettes, à subventionner d'autres aéroports ou à diluer le principe de la «caisse unique».

4. **Décision de la Conférence**

4.1 La Conférence est invitée:

- a) à recommander que l'OACI déclare explicitement que les redevances aéroportuaires devraient être liées aux coûts et à l'emplacement des installations en cause;
- b) à recommander l'élimination des pratiques de subventionnement interaéroports;
- c) à noter que l'IATA ne s'oppose pas aux associations ou alliances entre aéroports, ni aux régimes de propriété mixte entre aéroports, dans la mesure où il en résulte des économies d'échelle dont profiteront les compagnies aériennes par le biais de redevances moins élevées.