

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**

**Point 4 de
l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services
de navigation aérienne**

PRIVATISATION DES AÉROPORTS

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

SOMMAIRE

Les aéroports du monde entier ont expérimenté une commercialisation croissante sous diverses formes allant de la privatisation totale des services côté ville à la fourniture de services particuliers par le secteur privé. Une plus grande participation privée à la gestion et à l'exploitation des aéroports peut potentiellement produire des avantages du point de vue de l'efficacité pour les gouvernements comme pour les usagers. Cependant, la communauté de l'aviation civile internationale doit garder à l'esprit la nécessité d'une supervision adéquate de l'État pour maintenir la sécurité, la sûreté et l'accès de tous les usagers des aéroports moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations de l'OACI contenues dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082/5) et dans le Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562).

1. Introduction

1.1 La Conférence de 1991 sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM) a formulé la base des Déclarations du Conseil de l'OACI aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, qui recommande des politiques relatives aux aspects organisationnels et financiers des aéroports et des services de navigation aérienne.

(4 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\anc.wp.41.fr.wpd

1.2 Depuis cette conférence, les aéroports des États-Unis ont augmenté la disponibilité des ressources financières comme les recettes ne provenant pas des compagnies aériennes et les redevances d'installations de passagers (PFC). Ces changements intervenus aux États-Unis sont dus à la croissance énorme du trafic de passagers résultant de la déréglementation des compagnies aériennes. Cette croissance a poussé les aéroports du secteur public à élargir leurs installations et services et à chercher des ressources financières et commerciales supplémentaires autres que les fonds publics pour financer cet élargissement. L'expérience des États-Unis en matière de projets de privatisation d'aéroports est très bonne. Nous appuyons l'idée générale de la privatisation, lorsqu'elle est appropriée, pour améliorer l'efficacité et créer des ressources financières en vue d'un accroissement des infrastructures. Cependant, les États doivent maintenir une supervision réglementaire des aéroports pour assurer la sécurité, la sûreté, la concurrence ainsi que des systèmes ouverts et équitables d'établissement de redevances pour tous les usagers des aéroports. Vu les modalités très diverses de participation du secteur privé à l'exploitation et aux investissements aéroportuaires, nous appuyons une politique donnant aux États membres la latitude de déterminer les mécanismes précis qui seront utilisés pour mettre ces ressources privées à profit.

2. Analyse

2.1 La définition générale de la privatisation porte grosso modo sur le transfert à des fournisseurs privés de la participation directe de l'État à la fourniture et à l'élaboration de produits et services aéroportuaires et aux risques connexes. Ce transfert de contrôle implique normalement l'élimination de la participation de l'État, mais celui-ci doit conserver certaines responsabilités de supervision tout en réduisant ses dépenses d'exploitation et en maintenant ou en accroissant l'accès aux marchés du capital privé et à d'autres ressources. Le terme «privatisation» peut également s'appliquer à une vaste gamme de réductions moindres de la participation de l'État à la fourniture de biens et de services, comme l'externalisation, les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, les franchises ainsi que la vente effective des actifs et opérations de l'État.

2.2 Seuls les plus grands aéroports peuvent financer un projet d'investissement au seul moyen de leurs sources existantes de recettes. La plupart des aéroports ont des besoins croissants en financement de grands projets de capitalisation. Par conséquent, les propriétaires d'aéroports ont besoin de nouvelles recettes, de coûts moindres et de nouvelles stratégies d'investissement. Ces questions les ont poussés à continuer à examiner la tendance à faire passer la propriété et les fonctions des aéroports publics, en tout ou en partie, au secteur parapublic ou au secteur privé, depuis les années 1970. On peut s'attendre au maintien de la tendance à la participation croissante du secteur privé, qui exige de la souplesse dans les approches prises en matière de propriété d'installations et services d'aéroport. Les formes de gestion aéroportuaire peuvent aller de la propriété nationale, régionale ou locale à des organes parapublics comme des autorités aéroportuaires ou à fins multiples, ou des propriétaires privés.

2.3 Les États-Unis expérimentent un programme limité de privatisation qui permettra de vendre ou de mettre en location un maximum de cinq aéroports (dont un seul grand aéroport commercial). Les usagers des aéroports joueront un rôle important dans la détermination de la part du produit des ventes et des augmentations futures des redevances qui reviendra au propriétaire public. La supervision de l'État garantira que l'exploitant privé continue à maintenir la sécurité et la sûreté, qu'il s'occupe des questions environnementales et de bruit, et qu'il assure un accès raisonnable aux usagers, et ces aéroports pourront prétendre à une assistance financière fédérale et à l'approbation de redevances d'installations de passagers. À ce jour, quatre demandes de privatisation doivent être examinées par le Gouvernement des États-Unis.

2.4 Bien que les propriétaires de la plupart des aéroports des États-Unis soient des gouvernements régionaux et locaux, le secteur privé participe aussi dans une large mesure, en tant que partenaire, à la fourniture d'une gamme de services et d'approvisionnements essentiels pour les opérations côté ville, et aussi pour certaines opérations côté piste. Des sociétés privées fournissent souvent, par contrat, des services et des biens en vue d'activités aéronautiques et côté piste comme le nettoyage des aérogares, les concessions, le chargement des bagages, l'entreposage dans les hangars, le stationnement d'aéronefs et l'avitaillement d'aéronefs. Le secteur privé peut également fournir des services de gestion par contrat pour l'intégralité de l'aéroport, la gestion de l'aérogare, ou un secteur spécialisé d'opérations aéroportuaires comme la sûreté ou le sauvetage et la lutte contre l'incendie. En outre, le secteur privé fournit des capitaux d'investissement pour les infrastructures aéroportuaires au moyen de l'achat d'obligations d'aéroport, qui ne sont garanties que par la capacité de production de recettes de l'aéroport.

2.5 La supervision réglementaire des programmes de sécurité et de sûreté d'un aéroport est la responsabilité de l'État-nation comme dans le cas des États-Unis. Le coût de la supervision réglementaire est supporté par les citoyens de l'État. Chaque aéroport des États-Unis doit élaborer et posséder un programme établi de sécurité et de sûreté d'aéroport conformément aux exigences nationales. Celles-ci sont élaborées en consultation avec tous les usagers aéronautiques. Lorsqu'un usager aéroportuaire individuel a besoin d'installations et services ou de procédures de sécurité et de sûreté supplémentaires, les dépenses aéroportuaires nécessaires sont transmises à cet usager.

2.6 Les aéroports des États-Unis sont tenus d'adopter des pratiques commerciales pour devenir aussi financièrement autonomes que possible en réponse aux demandes du marché, et pour dépendre moins de l'aide du gouvernement. Les plus grands aéroports produisent des recettes qui dépassent leurs dépenses (*Le monde de l'aviation civile — 1998-2001*). Cependant, certains aéroports commerciaux restent sous-utilisés.

2.7 Il arrive souvent que les petits aéroports ne puissent pas répondre à leurs besoins en investissements en ne se servant que de leurs recettes aéroportuaires. Les petits aéroports publics font généralement appel au financement de l'État ou à un financement local par obligations pour leurs besoins en capitaux. Le secteur privé a également fourni des sources de financement supplémentaires pour les dépenses en capital. Les aéroports privatisés peuvent cependant être exclus des ressources de financement public comme les obligations d'État ou d'aéroport non taxées, qui sont disponibles aux aéroports publics.

2.8 Certains gouvernements nationaux, régionaux ou locaux peuvent essayer d'utiliser les recettes aéroportuaires à des fins générales de gouvernement non liées à l'aviation. Ces pratiques auraient un effet néfaste sur les recettes d'aéroport et sur la capacité des aéroports de financer les investissements d'infrastructure aéroportuaire dont ils ont besoin. Aux États-Unis, il y a des lois fédérales régissant l'exploitation et l'imposition des aéroports et des sociétés liées aux aéroports qui exigent en général que le produit de l'imposition soit appliqué à des utilisations qui ont trait à l'aéroport.

2.9 Au-delà du problème des taxes, il est attendu des aéroports privatisés ou partiellement privatisés qu'ils rapportent à leurs propriétaires ou exploitants des bénéfices compatibles avec les Déclarations du Conseil, Chapitre I, paragraphe 14, alinéa 7). En outre, les aéroports ne devraient pas exploiter les circonstances d'un monopole local à leur propre avantage ou à l'avantage de certains exploitants.

2.10 Aux États-Unis, les aéroports privés font encore l'objet d'une supervision réglementaire. La supervision garantit que les propriétaires/exploitants d'aéroports se conforment aux règlements fédéraux et locaux en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. Une supervision supplémentaire

garantit que les redevances d'aéroport sont basées sur un taux de rendement juste et raisonnable et que la compétition entre transporteurs aériens est encouragée à l'aéroport.

3. Conclusion

3.1 Les aéroports devraient être autorisés à fonctionner selon divers types de propriété. Le type de propriété et de participation du capital privé varie d'aéroport à aéroport en fonction des circonstances locales. Le type de propriété à tout aéroport individuel devrait permettre la souplesse de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport.

3.2 Lorsqu'ils appuient des investissements privés dans les aéroports, les États doivent bien veiller à ce que le rendement du secteur privé ne soit pas supérieur à ce qui est raisonnable. Les États doivent maintenir une supervision appropriée pour éliminer la possibilité qu'un aéroport exerce un pouvoir monopolistique ayant une incidence néfaste sur la qualité et le prix des services d'aéroport.

3.3 Les recettes d'aéroport devraient être utilisées de façon générale pour les dépenses liées aux aéroports, et les aéroports devraient être encouragés à consulter leurs usagers avant d'augmenter les tarifs et redevances d'aérodrome.

4. Suite à donner par la Conférence

4.1 La Conférence est invitée:

- a) à envisager d'élaborer des orientations appropriées permettant aux États de déterminer quand privatiser les aéroports, en tout ou en partie;
- b) à veiller à ce que les États maintiennent une supervision appropriée des aéroports, pour garantir la sécurité et la sûreté des opérations, la concurrence et l'accès équitable des usagers moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations actuelles de l'OACI contenues dans les Déclarations du Conseil et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports*.