

## **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**

### **LA CAISSE UNIQUE**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

#### **Sommaire**

Utiliser les recettes provenant des activités commerciales des aéroports pour réduire les redevances aéronautiques, c'est s'écarter de principes économiques rationnels et créer une subvention croisée exceptionnelle des compagnies aériennes. Bien que cet usage soit généralisé, il n'est ni universel, ni obligatoire. Les exploitants d'aéroports devraient conserver la souplesse d'utiliser les recettes provenant des activités commerciales de façon à promouvoir la stratégie commerciale de l'aéroport et à répondre le mieux possible aux intérêts des usagers de l'aéroport et de la communauté à long terme.

#### **1. Le fonctionnement de la caisse unique**

1.1 Les aéroports ont deux sources principales de recettes: 1) les redevances d'utilisation des installations aéronautiques imposées aux compagnies aériennes et aux passagers; et 2) les recettes commerciales provenant d'activités comme la vente au détail, l'immobilier, les locations, la restauration et le stationnement d'automobiles.

1.2 Dans un marché normal concurrentiel du secteur privé, ces activités seraient tarifées séparément, et chacune couvrirait ses propres coûts. Ce n'est cependant pas le cas des aéroports, dont beaucoup utilisent une subvention croisée, dans le cadre de laquelle certaines des recettes provenant des activités commerciales sont utilisés pour compenser les coûts aéronautiques et pour réduire les redevances aéronautiques des compagnies aériennes.

1.3 Bien que cette façon de procéder, appelée «caisse unique», soit généralisée, elle n'est ni universelle, ni obligatoire. Sept des dix premiers aéroports des Etats-Unis n'utilisent pas ce genre de subvention croisée. De même, les gouvernements de l'Australie et de l'Afrique du Sud ont fait part de leur intention d'abandonner la caisse unique. Contrairement à ce qu'en pensent certaines compagnies aériennes, il n'existe pas d'obligation juridique internationale relative à l'utilisation d'une caisse unique.

## 2. Les problèmes de la caisse unique

2.1 Si la caisse unique aide à réduire les dépenses d'exploitation des compagnies aériennes à court terme en faisant baisser les redevances d'aéroport, elle a un effet de distorsion sur le marché et suscite trois problèmes particuliers. Premièrement, des recettes commerciales qui pourraient être utilisées pour financer des dépenses en capital sont restituées aux compagnies aériennes sous forme de redevances réduites. De cette façon, les dépenses à court terme sont réduites aux dépens des investissements à plus long terme. Deuxièmement, restituer des recettes commerciales aux compagnies aériennes réduit la capacité des aéroports de créer des installations commerciales nouvelles et améliorées au profit des passagers. Il s'ensuit que la caisse unique peut en fait réduire le montant des recettes commerciales disponibles pour les aéroports à plus long terme. Troisièmement, à mesure que le trafic d'aéroport augmente, l'utilisation de la caisse unique oblige les redevances à baisser, ne contribuant ainsi qu'à créer davantage d'encombrement et de pression sur l'environnement tout en privant l'aéroport des ressources dont il a besoin pour lutter contre ces problèmes.

2.2 Il existe un certain nombre de mesures pour atténuer ce problème:

- a) affecter une partie ou la totalité des excédents d'exploitation commerciale à l'investissement dans les installations et services d'aéroport, au lieu de les affecter à la réduction des redevances d'aéroport;
- b) affecter une partie ou la totalité des excédents d'exploitation commerciale à la distribution aux propriétaires de l'aéroport, pour attirer davantage de capital vers l'aéroport;
- c) exclure de la définition de la gamme des activités à prévoir dans toute caisse unique, toute recette commerciale obtenue dans le cadre de la concurrence équitable avec d'autres fournisseurs non aéroportuaires (locations d'hôtels ou stationnements à long terme, par exemple).

2.3 En fin de compte, il sera peut-être nécessaire et souhaitable pour de nombreux aéroports d'abandonner la caisse unique, et de garder une plus grande proportion de leurs recettes à leurs propres fins. La rapidité et la portée de cette évolution dépendront cependant des circonstances locales. En outre, il importe que les aéroports soient en mesure d'obtenir des taux de rendement adéquats sur leurs opérations aéroportuaires. Un aéroport membre de l'ACI, par exemple, tire plus de 60 pour cent de ses recettes totales de concessions. En pareil cas, la caisse unique pourrait mener à ce que les redevances de services aéronautiques des aéroports soient sensiblement inférieures aux coûts, ce qui irait à l'encontre des principes de base de l'OACI et de la logique économique.

2.4 D'autres observations de l'ACI à ce sujet sont présentées dans la note WP/50, en réponse à la note WP/17 (OACI) et à la note WP/30 (IATA).

### 3. **Recommandations**

3.1 La caisse unique peut avoir un effet de distorsion sur la concurrence et les investissements. La solution la plus appropriée variera d'aéroport à aéroport selon le volume du trafic, la nature et l'importance des bénéfices commerciaux, l'ampleur des demandes d'investissement et le niveau des redevances d'usage. Les Etats devraient être encouragés à tenir compte de ces facteurs.

### 4. **Suite à donner par la Conférence**

4.1 La Conférence est invitée à prendre note des complexités de la caisse unique et à recommander l'adoption d'une politique plus souple permettant aux exploitants d'aéroports de conserver et d'utiliser les recettes commerciales selon les besoins pour aider à financer les améliorations des aéroports. En conséquence, la Conférence est invitée à prendre la mesure proposée par l'ACI dans la note WP/50, paragraphe 6.1.

— FIN —