

## **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**

### **PROPRIÉTÉ DES AÉROPORTS**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

#### **Sommaire**

Il y a une vaste gamme de structures de propriété et d'exploitation des aéroports. Les Etats devraient envisager la forme de propriété la plus appropriée pour leurs aéroports. Ce faisant, ils devraient garder à l'esprit la nécessité de donner aux exploitants d'aéroports la liberté de fonctionner efficacement dans l'intérêt des usagers, des voyageurs et de la communauté, et la possibilité d'utiliser le capital privé pour élargir et améliorer les installations aéroportuaires. Lorsque les aéroports ne dépendent pas de l'Etat, celui-ci devrait, seulement si nécessaire, prévoir un système de réglementation pour sauvegarder les intérêts des usagers des aéroports, des passagers et de la communauté avoisinante.

#### **1. Historique**

1.1 Jusqu'au milieu des années 80, la quasi-totalité des aéroports internationaux avaient comme propriétaires et exploitants des gouvernements nationaux ou locaux ou des services de ces gouvernements. Le contrôle public de ces éléments vitaux de l'infrastructure des transports était ainsi assuré. Depuis 1987, on enregistre une nette tendance à l'établissement d'autorités aéroportuaires autonomes et à la participation du secteur privé aux aéroports. Cette participation va de la création d'autorités autonomes responsables devant

des gouvernements (locaux ou nationaux), à l'exploitation d'aéroports par des sociétés privées sous contrat dans le cadre de partenariats entre le secteur privé et le secteur public, à la location d'aéroports et à la vente pure et simple d'aéroports à des investisseurs suite à des offres d'achat d'actions.

1.2 L'injection de capital privé doit son origine à plusieurs sources, mais dans tous les cas il y a deux points communs:

- ! Le manque de fonds publics pour le développement des aéroports et l'occasion d'obtenir des capitaux supplémentaires de sources privées.
- ! L'idée que la gestion et la propriété du secteur privé pourraient mener à plus d'efficacité d'exploitation et à plus d'innovation.

## 2. Questions clés et recommandations

2.1 La tendance à la privatisation est désormais bien établie; on en trouve des exemples sur les cinq continents et d'autres projets importants sont à l'étude. Il faut cependant noter que plusieurs gouvernements ont envisagé et rejeté la privatisation, et que de nombreux aéroports ne se prêtent toujours pas à la participation du secteur privé.

2.2 Sur la base de ces facteurs, et vu la diversité de ses membres, l'ACI ne recommande ni ne favorise aucun modèle particulier de propriété. Les Etats devraient être encouragés à adopter la forme de propriété la plus appropriée pour leurs aéroports, dans les conditions locales. Ce faisant, ils devraient donner aux exploitants d'aéroports la souplesse de mener leurs affaires dans l'intérêt de leurs communautés et de leurs usagers, sans ingérence politique inutile. Les Etats devraient aussi envisager les besoins des aéroports en capitaux, et évaluer les options pour répondre à ces besoins, qui peuvent comprendre l'appel à des sources privées de financement et la fourniture d'incitations fiscales.

## 3. Suite à donner par la Conférence

3.1 La Conférence est invitée à reconnaître la nécessité pour les exploitants d'aéroports d'avoir la souplesse d'adopter des structures de propriété et de gestion leur permettant de fournir les niveaux de service les plus élevés aux voyageurs, aux compagnies aériennes et à la communauté avoisinante. Ces structures peuvent comprendre des formes de privatisation, particulièrement lorsque cela améliore l'efficacité de l'exploitation et l'accès aux marchés des capitaux.