

**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 ET LE DÉVELOPPEMENT
DE RECETTES NON AÉRONAUTIQUES**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

Sommaire

L'ACI présente ses vues sur le concept de la caisse unique dans la note WP/48. La présente note porte sur les notes WP/17 (OACI) et WP/30 (IATA) concernant la «caisse unique». L'ACI recommande que les recettes non aéronautiques puissent être conservées par les aéroports, particulièrement pour financer les investissements, au lieu d'être entièrement cédées aux compagnies aériennes sous forme de redevances moins élevées.

1. Introduction

1.1 L'ACI présente ses vues sur le concept de la caisse unique dans la note WP/48. Il y expose l'opinion que les recettes des aéroports provenant d'activités non aéronautiques ne devraient pas nécessairement être tout simplement cédées aux compagnies aériennes immédiatement par le biais de réductions des redevances d'aéroport (on peut résumer ainsi le principe de la caisse unique), mais que les aéroports devraient peut-être les conserver pour attirer des capitaux et financer des investissements

1.2 Dans la présente note, l'ACI répond aux points soulevés par l'OACI et l'IATA, qui préconisent de continuer d'appliquer intégralement le principe de la caisse unique, de façon que les compagnies aériennes continuent de recevoir une subvention croisée intégrale d'autres activités aéroportuaires sous forme de réductions immédiates des redevances.

2. Les priorités des aéroports

2.1 La note de l'IATA se centre sur l'objectif d'une réduction maximale des redevances d'aéroport, mais néglige certains facteurs importants qui influent sur le fonctionnement des aéroports. Les aéroports sont construits pour faciliter les voyages aériens, et les besoins à long terme des passagers en matière de nouveaux investissements dans les infrastructures sont tout aussi importants que les besoins à court terme des compagnies aériennes en matière de réduction des coûts. Les aéroports respectent aussi les priorités des communautés locales et s'occupent des incidences environnementales de l'aviation. La stimulation continue de l'exploitation des compagnies aériennes au moyen d'une subvention croisée provenant des recettes commerciales des aéroports peut entrer en conflit avec ces obligations et priorités envers les voyageurs et les communautés.

2.2 Trouver les ressources financières pour que les investissements aéroportuaires puissent répondre aux demandes du XXI^e siècle est l'un des grands défis de l'industrie de l'aviation. De nombreux investissements proposés seront très coûteux et difficiles à financer. Les recettes commerciales des aéroports peuvent être une source importante de financement des investissements et peuvent avoir un effet de levier lorsque des prêts sont nécessaires. Dans ces circonstances, céder les recettes commerciales aux compagnies aériennes par le biais de la caisse unique leur donnera des avantages financiers à court terme, au prix d'une réduction des investissements à long terme. En outre, il importe que les aéroports soient en mesure d'obtenir un rendement raisonnable sur leurs installations et services aéronautiques. C'est pourquoi l'ACI estime que la politique de l'OACI devrait permettre que les aéroports conservent une partie ou la totalité de leurs recettes commerciales dans des circonstances appropriées outre les bénéfices non distribués.

3. Equité

3.1 L'IATA justifie la caisse unique en faisant valoir que comme les compagnies aériennes amènent des passagers aux aéroports, elles devraient recevoir les recettes commerciales produites par ces passagers. Cela est décrit comme étant un partenariat avec les aéroports, mais en pratique les seuls bénéficiaires seraient les compagnies aériennes. Les passagers ne produisent pas automatiquement de recettes commerciales; celles-ci sont dues aux talents des aéroports dans la création et l'exploitation d'installations et services commerciaux appropriés. Les aéroports ont droit à une récompense pour l'esprit d'entreprise dont il font preuve dans leurs efforts de diversification des recettes.

4. Efficacité

4.1 Si la caisse unique est appliquée intégralement, les aéroports ne reçoivent aucune récompense pour leurs innovations commerciales, car les recettes supplémentaires seraient simplement transmises aux compagnies aériennes par le biais d'une réduction des redevances. Cela n'encourage nullement l'aéroport à maximiser les recettes commerciales, et irait à l'encontre de l'objectif établi au paragraphe 24 du Doc 9082/5, qui encourage les aéroports à maximiser les recettes commerciales.

5. Recommandation

5.1 L'ACI propose donc de modifier les orientations de l'OACI pour permettre aux aéroports de conserver l'intégralité ou une partie de leurs recettes commerciales, pour financer les investissements ou attirer des capitaux, s'il y a lieu.

6. **Suite à donner par la Conférence**

6.1 La Conférence est invitée à prendre note des vues de l'ACI et à recommander à l'OACI que le Conseil de l'OACI amende comme suit le paragraphe 14, alinéa 1), du Doc 9082/5:

«Le coût à partager comprend la totalité des dépenses qui représentent l'aéroport et ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts et l'amortissement du capital, ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation, et les frais de gestion et d'administration, mais compte tenu des recettes aéronautiques, que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation. Les recettes non aéronautiques devraient être utilisées selon les besoins pour le financement des investissements, l'établissement de redevances d'usage et la fourniture de récompenses appropriées au propriétaire de l'aéroport.»

— FIN —