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

COMMERCIALISATION DES AÉROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

Sommaire

Cette note est présentée en réponse à la note WP/26 de l'IATA sur la commercialisation des aéroports. L'ACI se réjouit du fait que l'IATA reconnaisse que le processus de commercialisation des aéroports peut se traduire par des avantages pour les compagnies aériennes. L'ACI admet que ce processus doit être géré soigneusement, et accorder le poids qui est dû aux compagnies aériennes. Il estime cependant que de nombreuses règles et exigences spécifiques proposées par l'IATA dans la note WP/26 sont excessivement rigides, et dans beaucoup de cas inutiles. L'ACI recommande que les règles et exigences soient établies séparément dans chaque cas, compte tenu de principes économiques rationnels et des conditions locales.

1. Résultats de la commercialisation

1.1 La présente note de l'ACI répond brièvement aux points soulevés par l'IATA dans la note WP/26 concernant la commercialisation des aéroports, tendance mondiale qui a des incidences importantes pour l'économie des aéroports.

(3 pages)

1.2 Au paragraphe 12 de l'Appendice A à la note WP/26, l'IATA soutient que la privatisation a souvent entraîné des augmentations significatives des coûts des aéroports pris pour base des redevances, et donc des augmentations des redevances. L'ACI rejette cette allégation générale. Dans de nombreux cas, y compris le Royaume-Uni, l'Australie, l'Afrique du Sud, l'Autriche et le Danemark, la commercialisation s'est traduite par des réductions des redevances d'aéroport en termes réels. En outre, la privatisation a de façon générale amélioré les installations et services. De même, l'IATA fait valoir que les compagnies aériennes se sont vu refuser des droits du fait de la commercialisation, alors que celle-ci s'est en fait traduite dans de nombreux cas par de plus grandes sauvegardes pour les compagnies aériennes.

2. **Ventes d'actifs**

2.1 Au paragraphe 16.4 de l'Appendice A à la note WP/26, l'IATA fait valoir que le prix de tout actif vendu par les aéroports ne devrait pas dépasser le coût historique amorti. Cela peut avoir des effets pervers, étant donné qu'un prix plus élevé ne ferait qu'améliorer les ressources de trésorerie dont dispose l'aéroport sans aucun coût pour les compagnies aériennes. De même, l'idée que le produit de la vente d'actifs ne devrait servir qu'à éliminer la dette empêcherait l'utilisation des rentrées pour des investissements directs (ce serait aussi une ingérence dans les droits des investisseurs aéroportuaires d'utiliser leurs fonds comme bon leur semble, ce qui découragerait alors les investissements et augmenterait le coût du capital pour les aéroports).

3. **Coûts de la transition**

3.1 Au paragraphe 16.5 de l'Appendice A, l'IATA soutient que les usagers ne devraient pas supporter les coûts du passage à la commercialisation. Cependant, si l'objectif de la commercialisation est d'améliorer les performances de l'aéroport et d'attirer du capital privé pour les investissements aéroportuaires, et que le processus soit appuyé par les compagnies aériennes, il serait équitable que les compagnies aériennes supportent au moins une partie des coûts.

4. **Traitement du terrain**

4.1 Au paragraphe 16.9 de l'Appendice A, l'IATA soutient que le terrain devrait être traité comme un capital libre, et que les aéroports ne devraient pas pouvoir obtenir de rendement sur leurs investissements en terrain. Cela irait à l'encontre des règles économiques normales et constituerait un découragement absolu pour les propriétaires d'aéroports d'acquérir le terrain nécessaire au développement des aéroports. Il n'est pas acceptable que, si de l'argent est emprunté, ou s'il y a un financement par émission d'actions, l'aéroport ait à supporter le coût du financement à perte, ou une subvention des compagnies aériennes.

5. **Taux de rendement**

5.1 Au paragraphe 16.10 de l'Appendice A, l'IATA soutient que les aéroports devraient pouvoir bénéficier d'un taux de rendement semblable à celui des obligations d'Etat. Si tel était le cas, les prêteurs et les investisseurs n'investiraient pas d'argent dans le développement des aéroports, puisqu'ils pourraient obtenir le même rendement sans risque en achetant des obligations d'Etat. Les investisseurs devraient pouvoir obtenir un meilleur rendement des aéroports pour refléter une évaluation convenable des risques liés à l'investissement aéroportuaire particulier en question.

6. Arbitrage

6.1 Au paragraphe 16.11 de l'Appendice A, l'IATA recommande qu'en cas de différend concernant les redevances d'usage, les usagers devraient avoir le droit de faire appel devant l'autorité de réglementation et/ou de recourir à l'arbitrage. Dans de nombreux Etats, les contrats d'usagers aéroportuaires, la législation de protection du consommateur ou sur le commerce et/ou les accords internationaux prévoient déjà une protection complète des usagers. Ajouter d'autres procédures distinctes d'arbitrage/réglementation créerait un double fardeau inutile et déraisonnable pour les exploitants d'aéroports.

7. Suite à donner par la Conférence

7.1 La Conférence est invitée à prendre note des vues de l'ACI et à recommander que tous éléments d'orientation concernant les règles et exigences spécifiques en matière de commercialisation des aéroports soient préparés en tenant dûment compte d'une analyse approfondie des questions, et en veillant à un alignement approprié de principes économiques rationnels sur les pratiques et conditions locales des différents Etats.

— FIN —