

**CONFERENCE SUR L'ECONOMIE DES AEROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE**

(Montréal, 19 – 28 juin 2000)

Point 2 de l'ordre du jour : Questions organisationnelles

RESEAUX D'AEROPORTS ET PARTICIPATION CROISEE DANS LES AEROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

SOMMAIRE

Les exploitants d'aéroports sont devenus des entreprises commerciales à part entière qui peuvent gérer un seul aéroport, un système aéroportuaire ou un réseau d'aéroports en appliquant le principe de la relation aux coûts. Ces trois modèles peuvent chacun fournir une gestion efficace et rentable et être utiles aux usagers et aux économies desservies à court comme à long terme. En outre, les systèmes aéroportuaires et les réseaux d'aéroports peuvent aussi réaliser des économies d'échelle lorsqu'ils sont gérés prudemment.

1. Introduction

1.1 Les exploitants d'aéroports ne sont plus de simples pourvoyeurs d'infrastructure. Ce sont des entités commerciales qui gèrent des aéroports de diverses façons – un seul aéroport, un système aéroportuaire ou un réseau d'aéroports – l'objectif étant de fournir un service sûr, efficace et de qualité à leurs clients. Le concept du réseau d'aéroports est bien reconnu à l'échelle mondiale comme l'un des modèles acceptables pour l'exploitation des aéroports. D'autres services d'aviation sont également gérés au moyen de ce concept. Un bon exemple est celui des services de navigation aérienne d'Europe, pour lesquels les redevances, conformément aux principes d'Eurocontrol, sont calculées sur la base des coûts de tous les services et infrastructures de navigation aérienne de chaque pays. On obtient ainsi un taux unitaire pour chaque pays à appliquer aux vols individuels sur la base du poids ou de la distance parcourue.

2. Réseaux d'aéroports

2.1 Les systèmes aéroportuaires et les réseaux d'aéroports peuvent réaliser des économies d'échelle en fournissant des services pour répondre aux besoins à court et à long terme des usagers et des économies desservies. Les pays qui appliquent le concept du réseau d'aéroports ont certaines caractéristiques communes, par exemple un accès difficile aux régions éloignées dépourvues d'autres moyens de transport, et la nécessité de promouvoir la cohésion économique et sociale des diverses régions (comme le reconnaît le projet de législation européenne sur les redevances d'aéroport). Les réseaux d'aéroports peuvent aussi aider à réaliser un fonctionnement sans accroc du système de réseaux en étoile, à améliorer la sécurité des vols et à fournir des aéroports de dégagement en cas de mauvais temps ou d'autres urgences.

2.2 Un autre avantage des réseaux d'aéroports est l'amélioration que les structures de gestion centralisée et les économies d'échelle peuvent occasionner au niveau de l'efficacité et de la rentabilité des performances des aéroports. Les économies d'échelle peuvent mener à d'importantes réductions des coûts qui ne peuvent être obtenues par les aéroports individuels. Il s'agit notamment d'achat en commun de matériel, de réduction des frais généraux d'administration, et de coûts unitaires plus faibles de maintenance et de communication en ce qui concerne la mise en oeuvre de systèmes d'information onéreux. Des économies d'échelle résultent aussi du partage, sur tout le réseau, des dépenses élevées de recherche et de développement que supposent l'élaboration et la mise en oeuvre de nouvelles technologies visant à améliorer la qualité du service.

2.3 Les réseaux d'aéroports peuvent aussi entraîner une meilleure efficacité dans la répartition des ressources grâce à une planification globale des investissements qui englobe tous les aéroports en cause ainsi que le développement progressif et coordonné de leur capacité. Ils mènent aussi à une meilleure utilisation des ressources, matérielles et humaines, ce qui se traduit par des frais d'exploitation unitaires plus faibles ainsi que par des économies. Les réseaux peuvent également réduire l'encombrement des aéroports et des espaces aériens grâce à une répartition prudente de la capacité et à des redevances différenciées sur tout le réseau. Un autre avantage est qu'ils offrent à leurs consommateurs la garantie de services fiables d'un bout à l'autre du réseau. Les «meilleures pratiques» jugées utiles à tout aéroport peuvent rapidement être adoptées dans tout le réseau.

2.4 Les réseaux d'aéroports peuvent souvent emprunter sur les marchés des capitaux à des conditions favorables du fait que les risques sont répartis sur l'ensemble du système, ou dans de nombreux cas du fait que les réseaux d'aéroports sont exploités par des gouvernements, et disposent de leur appui souverain comme garant du prêt.

2.5 Si les bénéfices des compagnies aériennes proviennent essentiellement des lignes principales, celles-ci dépendent dans une large mesure de lignes d'apport régionales qui exigent des aéroports régionaux efficaces et donc bien financés.

3. Participation croisée dans les aéroports et alliances d'aéroports

3.1 Les participations croisées dans les aéroports et les alliances d'aéroports ont progressé avec la privatisation et la mondialisation des aéroports. Ces arrangements mènent à des avantages semblables à ceux d'un réseau d'aéroports: économies d'échelle, mise en oeuvre des meilleures pratiques, et meilleure répartition des ressources, ce qui mène à de plus faibles coûts et donc à de plus faibles redevances.

3.2 Les aéroports sont des entités commerciales qui fonctionnent sur un marché mondial et concurrentiel. Par conséquent, dès que le niveau d'investissement requis et la stabilité des redevances d'aéroport et des normes de qualité sont garantis, l'aéroport, le système aéroportuaire ou le réseau d'aéroports peut se servir des bénéfices provenant des activités non aéronautiques pour s'élargir à l'échelle internationale afin de réaliser un positionnement stratégique. En outre, les compagnies aériennes peuvent aussi profiter de ces investissements internationaux des aéroports grâce au développement de marchés naissants dans lesquels elles pourraient opérer.

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

4.1 La Conférence est invitée à reconnaître:

- a) que les entreprises exploitant un seul aéroport, les systèmes aéroportuaires ou les réseaux d'aéroports peuvent gérer des aéroports de façon efficace et rentable;
- b) que les réseaux et alliances d'aéroports peuvent être exploités en tant qu'entités commerciales axées sur le consommateur, apportant des économies d'échelle et des niveaux de service élevés.

— FIN —