**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

Point 5.2 de

l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

GESTION DES AÉROPORTS COMME ENTITÉS COMMERCIALES

(Note présentée par Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine)

SOMMAIRE

Cette note met en évidence les bonnes pratiques commerciales que la CEAC pense que les aéroports devraient adopter. Les considérations dont, selon la CEAC, les entités gestionnaires des aéroports devraient tenir compte en respectant les principes mis en évidence sont également énoncées dans cette note. Les recommandations de suite à donner par la Conférence se trouvent aux paragraphes 7 et 8.

Introduction

1. Le Conseil, dans sa déclaration sur les redevances d'aéroport (Doc 9082/5) déclare que la situation financière et l'efficacité de la gestion des aéroports a tendance à s'améliorer lorsque l'exploitation est confiée à des autorités autonomes, c'est-à-dire, lorsque les décisions de gestion courante sont prises par la direction, de façon indépendante selon des principes commerciaux.

(4 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.69.fr.wpd

2. La CEAC reconnaît que l'établissement d'autorités d'exploitation autonomes est généralement souhaitable, qu'il s'agisse d'autorités relevant du secteur public comme du secteur privé. Elle croit néanmoins que la déclaration devrait aller plus loin et avaliser le principe selon lequel les aéroports, qu'ils relèvent du secteur public, du secteur privé ou d'une combinaison des deux, devraient adopter de bonnes pratiques commerciales dans le cadre de l'exploitation et de la présentation de leurs comptes. Ce principe serait, dans un marché concurrentiel, une condition nécessaire à une exploitation réussie. Cependant, les aéroports bénéficient fréquemment au moins d'un certain degré de monopole local. Ceci tient à la nature même de l'industrie et contraste avec l'environnement concurrentiel dans lequel évoluent beaucoup de leurs compagnies aériennes clientes. La CEAC croit donc que les aéroports devraient être conscients des attentes commerciales légitimes de leurs clients et s'efforcer de les satisfaire.

Discussion

3. La mise en œuvre de ce principe est souhaitable, qu'un aéroport soit bénéficiaire de manière autonome ou qu'il nécessite une aide financière. Il n'est pas dans les intentions de la CEAC de suggérer que tous les aéroports pourraient ou devraient être exploités en ayant pour objectif d'assurer des recettes supérieures aux dépenses. Mais elle croit souhaitable que les aéroports adoptent des pratiques qui encouragent la transparence, l'efficacité et la maîtrise des coûts dans la fourniture de services et d'installations de qualité appropriés.

4. Les principes de bonne pratique commerciale sont les suivants:

- reconnaissance des compagnies aériennes, passagers et autres personnes ayant une activité commerciale sur l'aéroport comme des clients qui veulent avoir l'assurance que les services sont fournis avec un niveau de qualité approprié, rapidement et de manière efficace sur le plan des coûts;
- adaptation à l'évolution des exigences et des demandes des clients;
- pas d'écart déraisonnable de traitement entre les usagers;
- transparence des comptes, ce qui permet d'identifier clairement et de rendre régulièrement publics les coûts, les recettes et (le cas échéant) les subventions et les péréquations internes. Pour les aéroports qui génèrent des recettes extra-aéronautiques qui sont prises en compte dans le calcul des redevances aéronautiques (caisse unique), il serait souhaitable de différencier les recettes et les coûts provenant des deux sources;
- la péréquation des redevances selon le principe de caisse unique ne devrait pas se substituer à la recherche de la maîtrise des coûts;
- élaboration d'un plan de développement et d'un programme d'investissement au minimum à moyen terme afin de déterminer les besoins futurs en termes de services et de capacité aéroportuaires;
- un échange d'information dans les deux sens et un processus approfondi de consultation des usagers des aéroports sur le plan de développement et sur les relations entre qualité de service, niveau d'investissement et niveau des redevances;

- évaluation objective des programmes d'investissement selon des critères financiers mais aussi de rapport coûts-avantages plus larges, notamment évaluation des besoins sociaux, des retombées économiques au plan national et local et des incidences environnementales. Les impératifs de sécurité et de sûreté doivent également être reflétés. Le rôle éventuel des autorités gouvernementales sur les plans national et local, est reconnu pour la détermination de ces critères.

5. En respectant ces principes, il est recommandé aux entités gestionnaires des aéroports de tenir compte des considérations suivantes:

- les redevances devraient d'abord refléter les coûts y compris le financement de l'investissement et la génération d'un taux de rendement raisonnable. La notion de «raisonnable» varie en fonction du contexte des aéroports;
- la passation d'accords formels entre un aéroport et ses usagers concernant la qualité et le niveau de service peut constituer une suite utile du processus de consultation;
- lorsqu'une compagnie aérienne nécessite un niveau de service plus élevé que le niveau normal (par exemple un salon particulier), il convient de le financer séparément;
- les aéroports peuvent offrir des réductions ponctuelles sur les redevances aux compagnies aériennes débutant de nouveaux services, sous réserve que ces réductions s'effectuent sur une base non discriminatoire;
- un préfinancement sous forme de redevances plus importantes ou toute autre méthode appropriée et valide, peut être nécessaire pour permettre un investissement à long terme et à grande échelle. Il convient que les lignes directrices de l'OACI reconnaissent cela comme une approche autorisée. Lorsque les nouvelles installations ou infrastructures sont mises en place, les usagers doivent bénéficier de redevances inférieures et de variations des redevances plus progressives par rapport à ce qui aurait sans cela été le cas;
- pour les aéroports qui sont socialement ou économiquement essentiels à la région qu'ils desservent mais dont les volumes de trafic ne permettent pas de générer des recettes suffisantes pour couvrir les coûts, d'autres méthodes de financement peuvent être examinées. Il peut s'agir de subventions publiques, de garanties de l'État pour les emprunts ou tout autre approche appropriée. Il convient notamment de vérifier qu'une telle aide d'État ne conduit pas à une distorsion de concurrence entre des aéroports;
- l'accès à un niveau de compétence commerciale et financière plus élevé et à des capitaux moins onéreux pourrait découler de la possibilité, pour des non nationaux, de posséder partiellement ou totalement un aéroport (ou de l'exploiter sur la base d'un contrat à long terme).

6. Une incitation à l'efficacité est souhaitable pour la fourniture de services individuels comme pour l'exploitation globale de l'aéroport. Ceci peut être obtenu par l'effet d'un marché concurrentiel ou bien par une réglementation économique. Lorsque des services, comme par exemple l'assistance au sol, peuvent être fournis sur une base concurrentielle sans altérer la sécurité et l'efficacité

de l'exploitation de l'aéroport, il convient d'étudier la mise en place d'une telle concurrence. Une réglementation économique peut être envisagée lorsque les mécanismes du marché ne peuvent être utilisés pour créer l'incitation nécessaire.

Suite à donner par la Conférence

7. La CEAC estime que ces principes et considérations devraient être insérés dans l'introduction de la déclaration de l'OACI aux États contractants sur les redevances d'aéroport, après le paragraphe 6, comme suit:

«Il convient de suivre les principes d'une gestion commerciale, qu'un aéroport relève du secteur public comme du secteur privé, et qu'il soit ou non bénéficiaire en propre. La fourniture de services doit être rapide, efficace en termes de coûts et d'une qualité appropriée. Il y a lieu d'évaluer les projets d'investissement en fonction de critères financiers et de plus larges critères de rapport coûts-bénéfices. Le gouvernement local ou national peut intervenir dans la détermination de ces derniers critères. Il est souhaitable de consulter les usagers des aéroports sur les projets d'investissement avant de les incorporer dans un plan de développement publié. Il convient que les comptes soient établis selon de sains principes comptables et permettent d'identifier les coûts et les recettes. Lorsqu'il est nécessaire dans l'intérêt général de subventionner l'exploitation d'un aéroport à l'aide de fonds publics ou de recettes générées par d'autres aéroports dans un système commun, il est souhaitable que ces opérations soient également identifiables.»

8. La CEAC propose également d'ajouter le texte suivant dans la section concernant la base utilisée pour l'établissement des redevances aéroportuaires:

«Tout en respectant le principe général de relation aux coûts, les redevances aéroportuaires peuvent contenir un élément de préfinancement lorsqu'il représente le moyen le plus approprié pour réaliser un investissement à long terme et à grande échelle. Il convient que de telles décisions soient prises après consultation de, et si possible en accord avec, les usagers de l'aéroport. Lorsqu'un préfinancement est nécessaire pour des projets spécifiques, il est recommandé de l'introduire sur une période limitée et lorsque les nouvelles installations ou infrastructures sont mises en place, de faire bénéficier les usagers de redevances inférieures et de variations tarifaires plus progressives par rapport à ce qui aurait été sans cela le cas.»