

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS  
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

**Point 5.2 de**

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

**DÉTOURNEMENT DES RECETTES**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

**SOMMAIRE**

Les sommes générées provenant des usagers sont nécessaires aux fins de la fourniture des services et des installations d'aéroport et de navigation aérienne, et devraient donc rester avec les aéroports et les services de navigation aérienne. Ces ressources sont d'une importance critique pour les besoins d'investissement et d'exploitation des installations et des services aéronautiques.

**1. Introduction**

1.1 Avec la maturité des systèmes aéronautiques, l'aviation a vu grandir non seulement sa capacité de générer des recettes, mais aussi, en même temps, la demande de capitaux nécessaires au financement des programmes d'expansion et d'amélioration des aéroports et des services de navigation aérienne dont le besoin est criant. Par ailleurs, une pression politique s'exerce de plus en plus sur les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne pour qu'ils détournent à d'autres fins une partie de leurs recettes.

1.2 Il en résulte que les taux et les redevances d'aéroport et d'ANS sont plus élevés qu'il n'y a lieu, ou encore que les fonds requis ne sont pas disponibles. Les utilisateurs des aéroports et des services de navigation aérienne sont les premiers à pâtir du niveau inutilement élevé des redevances ou de l'insuffisance de fonds.

## 2. Analyse

2.1 Le détournement des recettes peut prendre plusieurs formes différentes. On trouvera ci-après la description des formes les plus communes, quoique l'on en voie constamment apparaître de nouvelles. Certains types font l'objet de notes distinctes, comme par exemple les subventions croisées (pratique dans laquelle les recettes des services de route servent à subventionner des aéroports non rentables, ou les recettes d'aéroports rentables sont utilisées au soutien financier d'aéroports ou de réseaux d'aéroports non rentables).

2.2 Voici des exemples typiques de détournement de recettes:

2.2.1 **Utilisation des recettes d'aéroport et de services de navigation aérienne à des fins générales par le gouvernement.** Cette pratique est souvent un vestige des périodes d'antan où les installations et les services aéronautiques appartenaient au gouvernement et étaient financés par des ressources gouvernementales. Il était alors légitime que tout revenu généré par ces installations et services soit reversé dans les fonds publics.

2.2.2 **Les recettes dépassent les besoins de l'aéroport ou du fournisseur de services de navigation aérienne et servent à générer des bénéfices ou des dividendes.** Toute organisation privée va établir des objectifs de rendement. Il n'y a rien de plus normal. Toutefois, en situation de monopole et en l'absence de toute concurrence, ces bénéfices doivent être plafonnés par des réglementations indépendantes afin d'éviter tout abus monopolistique.

2.2.3 **Vente ou location à crédit-bail d'un aéroport.** La nouvelle tendance de la privatisation des aéroports a généré d'énormes sommes d'argent grâce à la vente totale ou partielle d'aéroports à des consortiums. Pour l'IATA, ces ventes ou ces locations d'entreprises publiques (qui, la plupart du temps, sont déjà entièrement payées) représentent une tentative des gouvernements de générer des recettes. Il s'agit en fait d'un détournement pur et simple des recettes, dont la conséquence est d'imposer des coûts supplémentaires aux usagers de ces installations et de ces services. D'autre part, toute capacité supplémentaire qui serait nécessaire par la suite entraînera d'autres coûts. Les soumissionnaires qui présentent des offres pour des concessions aéroportuaires sont bien conscients de la nature monopolistique des installations qu'ils acquièrent. Ils sont donc en mesure de soumettre des offres élevées, dans la certitude que leur investissement sera rentable avec des risques minimes, voire nuls.

## 3. Éléments indicatifs en matière de politique

3.1 Il est indiqué, aux paragraphes 14 et 34 des "*Déclarations du Conseil [de l'OACI] aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*", que les aéroports et les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs pour contribuer aux immobilisations nécessaires.

3.2 Les Appendices 1 & 2 du Doc 9082/5 de l'OACI contiennent des indications sur les installations et les services qui doivent être pris en compte dans la détermination des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne. Toutefois, aucun de ces appendices ne fait mention des recettes générales des gouvernements, des taux de rentabilité excessifs, ou des recettes de la vente (ou de la location) des aéroports ou des services de navigation aérienne. Ces éléments indicatifs couvrent surtout

les installations et les services qui sont nécessaires à l'exploitation sûre et efficace d'un aéroport ou d'un service de navigation, dont le coût peut être pris en compte dans la détermination des redevances.

#### **4. La position de l'IATA**

4.1 Les recettes générées à un aéroport devraient rester avec cet aéroport. De même, les recettes générées par un service de navigation aérienne devraient rester avec son fournisseur.

4.2 La diversion non nécessaire des recettes alourdit la charge financière d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne, dont les coûts seront récupérés tôt ou tard auprès des usagers.

4.3 La diversion des recettes peut en outre détourner l'objectif de gestion d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne, qui devrait être de fournir des installations ou des services sûrs et efficaces, capables de répondre de façon rentable aux besoins opérationnels des usagers.

#### **5. Suite proposée à la Conférence**

5.1 La Conférence est invitée:

- a) à reconnaître que la diversion des recettes d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne en accroît inutilement les coûts d'exploitation;
- b) à noter que l'affectation de ces recettes à des utilisations autres que celles de l'aéroport ou du fournisseur de services de navigation aérienne où elles ont été générées prive ces exploitations des fonds qui leur sont nécessaires pour maintenir des installations ou des services sûrs et efficaces, capables de répondre aux demandes de capacité;
- c) à noter que l'obligation de fournir un tel apport continu de revenus pour une fin qui n'est pas directement liée à l'exploitation et au développement d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne aura pour conséquence d'axer les objectifs de gestion sur les intérêts des actionnaires plutôt sur ceux des parties prenantes; et
- d) à recommander que les éléments indicatifs de l'OACI énoncent explicitement que les recettes générées par un aéroport ou un fournisseur de services de navigation aérienne devraient rester avec cet aéroport ou ce fournisseur de services de navigation aérienne.