

**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

ESCOMPTE SUR LES REDEVANCES

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

SOMMAIRE

Un certain nombre d'aéroports offrent des escomptes ou des ristournes, essentiellement pour attirer un nouveau trafic ou stimuler un trafic accru. La présente note explique le point de vue de l'IATA, selon laquelle les escomptes ou les ristournes ne sont acceptables que dans certaines conditions.

1. Introduction

1.1 Un certain nombre d'aéroports offrent des escomptes ou des ristournes sur les redevances. Certains de ces rabais sont indiqués dans des publications officielles, d'autres ne le sont pas. Il s'agit dans la plupart des cas d'outils de marketing destinés à attirer du nouveau trafic ou à gonfler le trafic existant. L'argument avancé est que ces escomptes ont pour objet d'augmenter le volume total des affaires, ce qui serait avantageux pour tous les usagers, surtout si le principe de la "caisse unique" est appliqué.

2. Analyse

2.1 D'après les principes en vigueur de l'OACI et de l'IATA, les redevances devraient être liées aux coûts, non discriminatoires et imposées de façon équitable. Leur structure devrait en principe être simple, et ne prévoir de préférence que l'application d'une redevance unique. L'IATA soutient par ailleurs qu'aucun groupe d'usagers ne devrait faire l'objet de traitement préférentiel en matière de redevances.

2.2 Les aéroports ont offert des escomptes comme mesures incitatives pour accroître leurs affaires et les compagnies aériennes en ont tiré parti. Ainsi, les frais de lancement d'une nouvelle paire de villes, par exemple, peuvent être réduits grâce à des mesures de stimulation offertes pendant une durée limitée, ce qui est acceptable et très apprécié. Par contre, l'IATA n'appuie que les escomptes ou les remises qui sont liés aux coûts et non discriminatoires. Toute autre forme de rabais serait considérée comme une mesure anti-concurrentielle ou une manipulation du marché.

2.3 On peut dire que les escomptes ou les remises déforment le rapport entre la redevance et les coûts et agissent comme des subventions sélectives, ce qui est contraire à l'esprit de l'article 15 de la Convention de Chicago, selon lequel il ne saurait y avoir de discrimination entre les usagers des installations et des services aéronautiques. Le critère de non-discrimination devrait inclure l'exigence que de telles mesures d'incitation soient publiées.

3. **La position de l'IATA**

3.1 S'il est décidé d'offrir des escomptes, ceux-ci devront respecter les principes suivants:

- Tout escompte ou ristourne offert doit être mis à la disposition de **tous** les exploitants et devrait être publié
- Les escomptes ne devraient pas fausser le jeu de la concurrence
- Les escomptes destinés à stimuler le trafic devraient avoir une validité limitée
- Les redevances d'usage existantes ne doivent pas augmenter à la suite de l'octroi d'escomptes à de nouveaux exploitants ou de la mise en exploitation d'installations et de services "sans superflu"

3.2 L'IATA peut accepter des escomptes ou des remises s'ils sont conformes aux principes énumérés ci-dessus, mais elle s'oppose fermement, dans tous les cas, aux escomptes ou ristournes de volume.

4. **Décision de la Conférence:**

4.1 La Conférence est invitée à examiner les conditions, décrites par l'IATA, dans lesquelles les escomptes peuvent être acceptés.