

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**

PRÉLÈVEMENTS SUR LES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES

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

SOMMAIRE

La présente note rend compte du point de vue de l'IATA, selon laquelle les aéroports devraient s'abstenir d'imposer des prélèvements non associés aux coûts des activités aéronautiques qui sont directement liées à l'exploitation de services de transport aérien. Ces prélèvements ne font qu'augmenter le coût d'exploitation des compagnies aériennes et pourraient avoir un effet discriminatoire.

1. Introduction

1.1 Un certain nombre d'aéroports dans le monde ont imposé une majoration brute des redevances, des droits de permis, des droits d'accès, des droits de concession, des droits d'infrastructure ou des droits de commerce (appelés ci-après des prélèvements) sur des services aéronautiques essentiels tels que les services d'escale, le carburant ou le commissariat de bord, pour essayer de générer des recettes supplémentaires. L'expérience a montré que l'imposition de tels redevances ou droits a pour conséquence d'augmenter les coûts d'exploitation aux aéroports et pourrait avoir des effets discriminatoires.

1.2 Le paragraphe 24 du Doc 9082/5 indique ceci: «[le Conseil] recommande, sauf dans le cas des concessions qui sont directement liées à des services de transport aérien, telles les concessions de carburant, de services de restauration à bord et d'assistance aéroportuaire, d'encourager le développement optimal des recettes ...» provenant de concessions, de la location de locaux et de "zones franches". L'IATA partage ce point de vue.

1.3 Par ailleurs, il est indiqué au paragraphe 25 du même document, portant sur les droits des concessions de carburant, que «[l]e Conseil recommande en outre que, là où elle existe, toute redevance de ce genre soit fixée par les administrations d'aéroport de manière à n'avoir aucun caractère discriminatoire».

2. Analyse

2.1 Les directives de l'OACI encouragent les aéroports à développer les sources de recettes provenant de concessions non aéronautiques, au lieu d'essayer d'augmenter les recettes des concessions aéronautiques. Cette dernière tâche ne serait d'ailleurs pas difficile, étant donné la nature monopolistique d'un aéroport. Il a été démontré que certains aéroports exigent des agents des services d'escale qu'ils versent une redevance pour pouvoir exploiter leurs services. Bien entendu, les concessionnaires aéronautiques ont payé ces droits ou redevances et en ont aussitôt refilé le coût aux compagnies aériennes clientes.

2.2 L'argument invoqué par les aéroports est que les recettes provenant des concessions aéronautiques sont réinvesties dans l'aéroport, selon le principe de la «caisse unique», ce qui permettrait de réduire les redevances d'usage. Or un grand nombre d'aéroports ne disposent pas encore de système comptable clair et transparent indiquant leurs coûts et leurs recettes, pas plus qu'ils n'ont de méthodes transparentes ou universellement acceptées d'établissement de redevances. Dans tous les cas, même si les recettes étaient reversées dans la caisse unique, cela consisterait encore à prendre simplement d'une main pour donner de l'autre.

2.3 Si les aéroports jugeaient nécessaires d'imposer des prélèvements aux fournisseurs de services aéronautiques pour l'utilisation de leur infrastructure, ces prélèvements devraient être liés aux coûts et avoir des effets nuls sur les recettes, c'est-à-dire que les recettes provenant de ces prélèvements devraient être compensées par une réduction équivalente des recettes provenant des redevances d'atterrissage ou tout autre redevance d'aéroport.

3. La position de l'IATA

3.1 L'IATA s'oppose fermement à tout prélèvement sur les services aéronautiques pour les raisons suivantes:

- De tels prélèvements peuvent avoir un caractère discriminatoire et anticoncurrentiel puisqu'ils toucheront des transporteurs aériens qui ne fournissent pas eux-mêmes de tels services.
- Ces prélèvements visent à générer des recettes supplémentaires pour l'aéroport et ne sont généralement pas liés à des coûts.
- L'infrastructure aéroportuaire (aires de trafic, aires de circulation, pistes, etc.) est déjà incluse dans la base des coûts et ses coûts sont recouverts auprès des usagers par la perception de redevances (ex. redevances d'atterrissage et de stationnement)

- Les fournisseurs de services aéronautiques apportent aux compagnies aériennes un service essentiel, sans lequel celles-ci ne seront pas en mesure d'exploiter leurs vols, ou du moins, de fournir le niveau de service auquel s'attendent les passagers. Les fournisseurs de services ainsi touchés feront invariablement porter le coût aux compagnies aériennes en augmentant leurs propres coûts.

4. **Décision de la Conférence**

4.1 La Conférence est invitée à réitérer l'intention originelle des paragraphes 24 et 25 du Doc 9082/5 de l'OACI, et à convenir que les activités aéronautiques ne feront l'objet d'aucun prélèvement.