

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 4 de l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

COÛTS DES AÉROPORTS ET RECETTES DES COMPAGNIES AÉRIENNES

(Note présentée par la Malaisie)

1. Introduction

1.1 Les usagers des aéroports, principalement les compagnies aériennes, paient les montants nécessaires pour couvrir les coûts de leur exploitation. Dans le cas de grands aéroports, les redevances imposées aux compagnies aériennes représentent approximativement les deux tiers des recettes des aéroports. Les redevances de concessions de stationnement et de location de voitures sont aussi d'importantes sources de revenus — générant 25 % ou plus des recettes aéroportuaires. Les locations de locaux pour bars, restaurants et commerces génèrent entre 7 % et 11 % des recettes.¹

1.2 Tandis qu'une concurrence acharnée entre les compagnies aériennes a entraîné une baisse des tarifs et d'intenses pressions sur tous les aspects de la structure des coûts des compagnies aériennes, les coûts des aéroports ont continué d'augmenter. Il en résulte des frictions grandissantes entre aéroports et compagnies aériennes.

2. Situation actuelle

2.1 La plus grande nécessité d'infrastructures pour les aéroports est une explication possible des augmentations plus élevées des coûts aéroportuaires.

2.2 Cependant, les augmentations significatives des coûts d'exploitation des grands aéroports sont particulièrement préoccupantes, car elles semblent indiquer que les programmes d'agrandissement/de modernisation ne sont pas accompagnés d'une augmentation significative de la rentabilité d'exploitation.

1. «Airport Rate-Making 101 – The Basics of Setting Rates and Charges», Leigh Fisher Associates, 18 juillet 1994, résumé d'exposé.

2.3 Les compagnies aériennes reconnaissent généralement que les besoins d'infrastructures ont entraîné une importante proportion des augmentations des coûts des aéroports. Le service de la dette afférent aux grands projets de développement aéroportuaire qui sont nécessaires pour remplacer les installations vieillissantes accroît inévitablement les coûts totaux. Toutefois, la plupart des compagnies aériennes sont convaincues que le système de réglementation des tarifs aéroportuaire a lui-même rendu possible et, de certaines façons, encouragé, l'augmentation rapide des coûts aéroportuaire aux grands aéroports.

2.4 Cette conclusion se fonde sur la constatation que la plupart des aéroports privatisés sont des monopoles naturels, qui fournissent un service essentiel et sont donc à considérer comme des entreprises d'utilité publique. Or, contrairement aux autres entreprises d'utilité publique dont les tarifs sont régulièrement examinés par des instances gouvernementales, la loi fédérale de la plupart des États a permis que les aéroports définissent leur base tarifaire de façon assez large et fixent des tarifs qui assurent le recouvrement intégral de tous leurs coûts, sans aucun contrôle significatif.

2.5 La contradiction entre des tarifs aériens en baisse et des coûts aéroportuaire qui augmentent est amplifiée par l'incapacité où se trouvent les compagnies aériennes de modifier la position monopolistique des aéroports.

2.6 Un éminent économiste de l'Université de Chicago, Lester Telser,² considère que certaines industries, comme celle du transport aérien, peuvent être incapables de parvenir à l'équilibre économique. Les coûts fixes d'exploitation d'un aéronef sont si élevés par rapport aux coûts variables afférents au transport d'un passager supplémentaire que des guerres tarifaires destructrices sont inévitables.

2.7 Les coûts des projets de développement des aéroports et des installations et services de navigation aérienne qui accroissent la sécurité et l'efficacité de l'industrie du transport aérien, tels les systèmes CNS/ATM et les installations radar, devraient être engagés et imputés aux usagers, à savoir les compagnies aériennes. Par contre, des coûts excessifs de décoration, atriiums luxueux, chutes d'eau ou fontaines et autres aménagements réalisés dans les aéroports entraîneront des coûts plus élevés pour les compagnies aériennes, et en définitive pour le consommateur.

3. Suite à donner par la Conférence

3.1 La Conférence est invitée à prier instamment les administrations de l'aviation civile des États de suivre et réglementer la structure des redevances d'aéroport, de façon à exclure les coûts de développement d'infrastructures extra-aéronautiques.

2. Voir Telser, «The Usefulness of Core Theory in Economics», *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 8, n° 2, printemps 1994, pp. 151-164.

