



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 41 : Réglementation de la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET REGLEMENTATION DES AEROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

ACI soutient les politiques de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires, qui stipulent que les consultations entre les exploitants d'aéroports et les usagers des aéroports devraient avoir pour objectif, dans toute la mesure du possible, que les redevances soient établies d'accord entre les usagers et les prestataires.

La réglementation économique des redevances aéroportuaires ne devrait s'appliquer qu'à seule fin de s'assurer que l'exploitant d'aéroport n'abuse pas d'une position dominante actuelle induite sur le marché. En outre, un mécanisme de réglementation devrait uniquement être mis en place lorsque les consultations directes entre l'exploitant d'aéroport et les usagers n'ont pas abouti à un accord sur les redevances aéroportuaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à tenir compte des avis de l'ACI, notamment pour l'examen d'amendements à apporter aux politiques et aux lignes directrices de l'OACI sur l'économie des aéroports et le processus de consultation entre usagers et prestataires ;
- à soutenir la position de l'ACI qui accorde la priorité à l'extension des infrastructures aéroportuaires et à l'investissement y afférent ;
- à convenir que des consultations régulières entre les usagers des aéroports et les prestataires constituent le premier moyen permettant de parvenir à un accord sur les redevances aéroportuaires et que la réglementation des redevances devrait être appliquée uniquement dans des circonstances exceptionnelles.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Les versions anglaise, française et espagnole sont fournies par ACI.

<i>Références :</i>	<i>Doc 9082, Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Le trafic aérien international est confronté à des enjeux importants en termes de demandes futures portant sur la capacité aéroportuaire et à une forte pression exercée sur l'utilisation efficace des ressources. La demande de redevances aéroportuaires réglementées et stables ou moins élevées d'une part, et le besoin urgent d'une vaste extension de la capacité au sol du fait du doublement prévu du trafic aérien d'ici à 2020 d'autre part, constituent des éléments contradictoires. ACI souhaite attirer l'attention de l'Assemblée sur la note d'information de l'ACI présentée sous le point 42 intitulé : "Aéroports: catalyseurs essentiels de la croissance économique". Cette note d'information souligne la croissance continue des chiffres du trafic aérien et conclut que la capacité aéroportuaire existante et une extension modérée ne suffiront pas à répondre à la demande de trafic prévue.

1.2 ACI salue la proposition de l'OACI de tenir une conférence mondiale sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. La Conférence permettra de débattre des nombreux développements et changements institutionnels qui sont survenus dans le transport aérien au cours de ces dernières années.

2. RÉGLEMENTATION DES AÉROPORTS

2.1 Les études régulières réalisées par l'OACI sur la situation économique des aéroports n'ont révélé aucun abus de pouvoir sur le marché de l'industrie aéroportuaire. La part des redevances aéroportuaires dans le coût d'exploitation des compagnies aériennes est restée notablement stable au cours des dernières décennies, autour de 4%. Les variations régionales dans les niveaux des redevances se justifient du fait des différents degrés d'extension des infrastructures et d'investissements nécessaires, un développement souvent stimulé par la libéralisation et la déréglementation internes aux marchés de l'aviation ou entre ces différents marchés, et la demande croissante de transport aérien.

2.2 Dans une industrie du transport aérien de plus en plus libéralisée, commercialisée et concurrentielle, la réglementation économique devrait être l'exception plutôt que la règle. La réglementation économique, notamment des redevances aéroportuaires, ne devrait être introduite que dans le cas où un exploitant d'aéroport aurait fait preuve d'abus de pouvoir du marché et seulement si les négociations directes entre le prestataire et les usagers se sont révélées infructueuses. Toute mesure de réglementation devrait, par conséquent, être souple et avoir un objectif de médiation entre les deux parties plutôt qu'une imposition unilatérale des niveaux de redevances.

2.3 La réglementation économique des aéroports, le cas échéant, doit garantir un investissement adéquat et viser à parvenir à un équilibre entre les normes sur les coûts et les services appropriés pour les usagers, les compagnies aériennes et les passagers. En outre, aucune mesure de réglementation ne doit induire une charge administrative ou des coûts indus supplémentaires pour l'exploitant d'aéroport.

2.4 L'investissement aéroportuaire doit actuellement satisfaire aux mêmes critères de viabilité que tout autre investissement, dans la mesure où les pouvoirs publics, tout comme les investisseurs privés, ne financent plus l'extension des aéroports sans la perspective d'un rendement raisonnable de leur investissement. Il est de l'intérêt des usagers de l'aéroport de permettre à l'exploitant de l'aéroport de remédier aux insuffisances de capacité aéroportuaire en lui permettant de compter sur l'apport de revenus et de bénéfices suffisants pour financer les extensions ou acquérir des capitaux sur le marché, et ainsi de créer un environnement opérationnel efficace et les conditions pour une croissance et une rentabilité futures du transport aérien dans son ensemble.

3. REDEVANCES AEROPORTUAIRES

3.1 Des consultations entre les prestataires et les usagers devraient avoir lieu à intervalles réguliers pour promouvoir la transparence et la confiance, et devraient être basées sur le partenariat plutôt que sur la confrontation. Il est essentiel que les prestataires et les usagers se tiennent mutuellement et régulièrement informés de leurs plans et stratégies futurs, ce qui leur permettra de mieux appréhender et évaluer leurs besoins respectifs.

3.2 Les redevances aéroportuaires constituent la source de revenu de base et principale des aéroports. Le niveau d'investissement dans un aéroport doit nécessairement être reflété dans le niveau et la structure des redevances. Les demandes générales de réduction des redevances aéroportuaires manquent de perspicacité et, en fin de compte, ne favorisent pas des opérations aéroportuaires efficaces. Elles se révèlent également préjudiciables pour l'efficacité des compagnies aériennes et de tout le système, du fait que l'insuffisance continue de la capacité aéroportuaire génère des coûts importants dus aux retards en vol et au sol.

3.3 Il est fondamental que les politiques de l'OACI sur les redevances aéroportuaires soient activement promues et diffusées, afin d'optimiser leur application et parvenir à une cohérence internationale dans la fixation des redevances aéroportuaires. ACI continuera à offrir son soutien à l'OACI dans ce domaine.

3.4 ACI est concerné que les aéroports comptent dans leur personnel des professionnels compétents et, par conséquent, s'engage à poursuivre sa collaboration avec l'OACI dans des cours de formation communs sur les redevances aéroportuaires, auxquels 92 étudiants de plus de 40 pays ont participé à ce jour.