



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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports

2.2 : Assiette des redevances

2.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances

ASSIETTE, REPARTITION DES COÛTS ET SYSTÈMES DE REDEVANCES

(Note présentée par 53 États africains)*

SOMMAIRE

La présente note contribue aux discussions en cours sur la répartition des coûts et des systèmes de redevances des aéroports. Elle considère que les systèmes de redevances des aéroports devraient être souples pour permettre aux administrations d'aéroport de satisfaire les besoins de toutes les catégories d'utilisateurs d'aéroport. Des mesures de protection appropriées sont nécessaires pour protéger les usagers contre la discrimination et renforcer la transparence. La définition et l'application des redevances de services passagers devraient permettre un maximum de souplesse pour contribuer au développement de services passagers de qualité que des conditions locales peuvent requérir.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Les redevances d'aéroport sont actuellement liées à l'aéronef ou au passager selon le type de service. En conséquence, la répartition des coûts des redevances est sur la base d'un aéronef ou d'un passager respectivement.

* Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1.2 Au lieu d'imposer des redevances pour chaque catégorie de service de manière séparée, un exploitant d'aéroport devrait avoir la possibilité de moduler les redevances justifiées par les coûts de base pour pouvoir être capable de soutenir le développement de services pour satisfaire les besoins de tous les usagers.

2. ANALYSE

2.1 La *Politique sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) de l'OACI prescrit que les coûts imputés aux services soient attribués dans les coûts de bases pour les redevances individuelles. En conséquence, il y a uniquement une marge limitée pour les exploitants d'aéroports pour introduire des services qui pourraient être imputés à différentes catégories d'usagers. De tels services peuvent être nécessaires pour atteindre un certain niveau de développement des aéroports, pour augmenter l'utilisation efficace des installations d'aéroport, pour améliorer les expériences de voyage des passagers ou pour répondre aux contraintes opérationnelles locales spécifiques. Cependant, leur introduction ne devrait pas mener à une augmentation des coûts fixes des exploitants aériens.

2.2 Les redevances liées à l'aéronef et au passager devraient demeurer liées au coût. Cependant, une souplesse améliorée à l'intérieur et entre les bases des coûts individuels est souhaitable. Les redevances de services passagers devraient être liées aux coûts globaux de fourniture de services au passager à travers l'aéroport entier et non pas limitées à l'utilisation des installations ou des services particuliers. Les usagers d'aéroport bénéficieront alors de nouveaux services et installations qui ne pourraient pas autrement être introduits car leur développement ne peut pas être supporté dans le système actuel.

2.3 Les principes des consultations d'utilisateur seront maintenus comme mesure de précaution contre la discrimination comme résultat potentiel des niveaux élevés de relation avec les coûts.

3. CONCLUSION

3.1 De la discussion antérieure, les conclusions suivantes peuvent être tirées :

- a) Les États pourraient examiner l'application du principe de relation des redevances d'aéroport avec les coûts au niveau de l'aéroport plutôt qu'au niveau de la redevance individuelle permettant à l'exploitant d'aéroport d'utiliser la base d'un coût unique couvrant de multiples services et redevances.
- b) Les États devraient accorder plus de souplesse aux exploitants d'aéroports dans la définition de la base du coût des redevances de services passagers à partir d'une approche plus fonctionnelle, et non pas une approche stricte volet aérien/volet terrestre.
- c) L'OACI devrait amender le Doc 9082 pour tenir compte de la souplesse supplémentaire concernant l'utilisation d'une base de coût unique et pour élargir l'ampleur de la redevance de services passagers.

4. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DE LA POLITIQUE

4.1 Conformément à la conclusion c) du paragraphe 3.1, il est proposé d'amender le sous paragraphe 23 viii) et le paragraphe 28 du Doc 9082 comme suit :

Systèmes de redevances d'aéroport

23. *Le Conseil recommande de choisir les systèmes de redevances...*

8) *La plus grande souplesse possible devrait être conservée dans l'application de toutes les méthodes en matière de redevances afin ~~de permettre l'adoption de meilleures techniques au fur et à mesure de leur mise au point~~ d'inclure de nouvelles approches commerciales au fur et à mesure de leur mise au point, accompagnées de mesures de précaution, si nécessaire, concernant la consultation avec toutes les parties concernées, aussi bien que l'étendue de l'application de telles méthodes de redevance.*

Redevance de services passagers

28. *Le Conseil recommande que les redevances de services passagers devraient être liées au coût de la fourniture des services et des installations au passager à travers l'aéroport entier, y compris le coût de services de sûreté y afférents (à moins que des services de sûreté ne soient facturés séparément).*
Le Conseil reconnaît que les recettes...

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à évaluer et adopter les conclusions du paragraphe 3.1 ;
- b) à évaluer les amendements proposés du Doc 9082 au paragraphe 4.1.