



CEANS-WP/78  
17/9/08

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.3  
DE L'ORDRE DU JOUR**

**Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**  
**2.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances**

**2.3.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/8) a examiné la question de l'établissement de redevances par passager. Des inquiétudes ayant été soulevées sur la non-conformité de telles redevances aux principes énoncés dans le Doc 9082, la note a conclu que le recouvrement des coûts liés aux aéronefs par le biais de redevances fondées sur les passagers est une option à envisager avec prudence en raison de l'incidence sur la relation entre les coûts et les redevances, la transparence et la protection des consommateurs. À cet égard, certaines modifications du Doc 9082 ont été proposées.

**55 États africains** (WP/60) ont estimé que les exploitants d'aéroports devraient disposer d'une certaine souplesse pour définir et appliquer les redevances de services passagers pour favoriser l'amélioration de ces services que les conditions locales peuvent requérir. Des mesures de protection appropriées sont nécessaires pour protéger les usagers contre la discrimination et renforcer la transparence. La note propose des amendements du Doc 9082 pour tenir compte de ces points de vue.

L'**OMT** (WP/22) a appuyé la proposition du Secrétariat de l'OACI (WP/8) de modifier les dispositions du Doc 9082 portant sur les redevances de services passagers.

L'**ACI** (WP/30) a déclaré que les aéroports nécessitent des méthodes souples de calcul des redevances afin de répondre à la dynamique de l'industrie aéronautique et aux besoins des usagers des aéroports, et que l'augmentation du niveau de rapprochement des coûts de redevances simplifie la méthode de calcul et introduit un élément commercial dans le calcul des redevances. La note souligne que des sauvegardes appropriées pourraient être nécessaires pour préserver la non-discrimination et la transparence, mais celles-ci ne devraient pas aboutir à la nécessité d'un accord sur les redevances entre les fournisseurs et les usagers. La note indique que les redevances de services passagers sont relatives au coût du traitement des passagers à l'aéroport, et que la définition et l'application des redevances de services passagers devraient permettre d'accorder une flexibilité maximale afin de promouvoir des approches commerciales dans les relations fournisseurs/usagers. La note préconise l'amendement du Doc 9082 afin d'élargir la portée des redevances de services passagers, passant d'une méthode stricte côté piste et côté ville vers une démarche plus fonctionnelle, fondée sur le processus.

Le **Mali** (WP/42 — note d'information) a présenté des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

**2.3.2 Délibérations**

2.3.2.1 La Conférence a examiné ce point de l'ordre du jour en se fondant sur la note WP/8 présentée par le Secrétariat, ainsi que sur plusieurs autres notes contenant des propositions particulières sur les redevances de services passagers.

2.3.3 Compte tenu des conclusions tirées à l'issue de l'examen du point 2.2 de l'ordre du jour (voir paragraphe 2.2.3.1), la Conférence n'a pas approuvé les conclusions de la note WP/8 du Secrétariat relatives aux redevances fondées sur les passagers, ni la description des coûts des aéroports à inclure dans les redevances de services passagers. Pour la même raison, la Conférence n'a pas approuvé la proposition d'amendement du Doc 9082 figurant dans la note WP/8 du Secrétariat.

— FIN —