



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 40 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

MÉCANISME D'INCITATION ÉCONOMIQUE POUR LA QUALITÉ DES SERVICES AUX AÉROPORTS INTERNATIONAUX DU BRÉSIL

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note analyse l'utilité d'établir un programme pour examiner des mesures d'incitation économique visant à relever la qualité des services aux aéroports, en prenant comme exemple l'expérience du Brésil avec un tel mécanisme et les résultats obtenus.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander au Conseil de mettre sur pied un programme de travail pour examiner les mesures d'incitation économique visant à relever la qualité des services aux aéroports ;
- b) à demander au Conseil d'envisager la possibilité d'établir un document sur les meilleures pratiques concernant des mécanismes d'incitation économique visant à promouvoir la qualité des services aux aéroports, afin de servir d'orientations aux États membres intéressés.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D – <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Néant.

¹ Versions espagnole fournie par le Brésil.

1. INTRODUCTION

1.1 D'après la théorie de la réglementation fondée sur les mesures incitatives et les caractéristiques de performance, les services publics dont la prestation a été déléguée à des tiers doivent être réglementés par des mécanismes d'incitation axés sur les performances. Ces mécanismes permettent d'apporter des ajustements en fonction des résultats, indépendamment des moyens de production, et d'atténuer ainsi les problèmes d'écart d'information parmi les entités.

1.2 Un éventail de services sont disponibles aux aéroports. Les informations sur le coût de ces services doivent être prises en compte dans le calcul des redevances par les autorités de réglementation. Le Brésil a adopté le modèle de concessions aux aéroports, avec pour objectif principal la promotion des investissements, mais aussi pour la formation du personnel, l'amélioration de la communication d'information aux passagers et aux compagnies aériennes, l'optimisation des processus et des procédures, ainsi que le renforcement de la qualité de l'infrastructure aéroportuaire.

1.3 Le modèle de qualité de services adopté par le Gouvernement brésilien repose sur la définition de paramètres et de critères pour l'évaluation des services offerts aux aéroports. L'objet est d'incorporer dans les redevances d'aéroport les résultats des mesures QSI (indicateur de qualité de service) par le facteur qualité (facteur C) correspondant à l'aéroport visé.

1.4 Compte tenu de la pertinence et de l'utilité de la question, la présente note a pour objet d'établir un programme d'examen formel du sujet dans le contexte de l'OACI, en tenant compte des résultats positifs de l'expérience du Brésil, promouvant ainsi l'échange d'informations et d'évaluations des autres modèles utilisés.

2. INCITATIONS ÉCONOMIQUES POUR PROMOUVOIR LA QUALITÉ DES SERVICES

2.1 Il importe de connaître les mécanismes d'incitation appliqués dans les divers pays pour renforcer l'efficacité des services et déterminer les niveaux de qualité visés, afin de mieux comprendre les divers cadres réglementaires et leurs résultats.

2.2 À l'échelle mondiale, les règlements ont évolué en faveur d'une approche normative, incluant des mesures d'incitation et de dissuasion, pour obtenir le comportement désiré des entités réglementées, qui est généralement associé au relèvement de la qualité des services. Les principaux mécanismes documentés visant la promotion de la qualité des services d'aéroport sont les suivants : 1) annonce des niveaux de service ; 2) ajustement des redevances selon un index correspondant au niveau de service rendu ; 3) contrats pour la réduction des coûts ; 4) réduction de la charge fiscale ; 5) reconnaissance et priorisation des contrats futurs avec l'État (nouveaux stocks d'aéroport) ; etc.

2.3 Ces mesures d'ajustement fondées sur des incitations aux performances encouragent les entités réglementées à suivre les meilleures pratiques en matière de planification et d'exploitation et à obtenir le maximum d'efficacité en tenant compte des paramètres minimaux de qualité de service. Il existe une forte tendance à adopter des cibles d'efficacité et de qualité de service par l'application de mesures offrant aux entités réglementées des primes ou des pénalités selon qu'elles arrivent ou non à atteindre les objectifs fixés par l'organe de réglementation.

2.4 Pour le Brésil, l'un des principaux problèmes de la réglementation est de définir l'incitation à utiliser pour promouvoir la qualité des services aux aéroports.

2.5 C'est pourquoi, à l'échelle nationale, les contrats de concession d'aéroport stipulent que les redevances d'aéroport devront être ajustées annuellement afin de conserver l'équilibre économique et financier convenu.

2.6 Les règlements économiques brésiliens ne couvrent que les activités aéronautiques (qui sont plus susceptibles aux abus des forces du marché). Le modèle brésilien ne prévoit donc aucune restriction, par quelque moyen que ce soit, au développement d'activités commerciale aux aéroports.

2.7 Les redevances sont régies selon un modèle de plafonnement des prix avec des rabais non discriminatoires communément reconnus. Les aéroports brésiliens peuvent imposer six types différents de redevances : embarquement (passagers), atterrissage (masse), stationnement (masse), fret, entreposage, et une redevance de correspondance (passagers) nouvellement créée.

2.8 Ces redevances sont ajustées annuellement suivant une formule reposant sur trois variables : IPCA (indice des prix à la consommation du Brésil), facteur X (facteur de productivité) et facteur C (facteur de qualité). La formule se lit comme suit : $IPCA - X - C$. Les facteurs X et C n'interviennent pas dans les redevances de fret et d'entreposage.

2.9 La formule d'ajustement des redevances comprend le facteur C, qui est lié à la qualité des services, mesurée aux aéroports par les QSI établis dans le cadre des contrats de concession, en vertu desquels les concessionnaires doivent se soumettre à des évaluations mensuelles de performance.

2.10 Les résultats obtenus en appliquant les QSI servent à déterminer l'indice annuel de vérification de la qualité (facteur C) et l'objectif sera d'incorporer les redevances aéroportuaires dans les résultats des aéroports.

2.11 Par ailleurs, le facteur C peut être appliqué au cas par cas, avec des effets cumulatifs (similaires à ceux d'un taux d'intérêt composé) ou non cumulatifs (similaires à un taux d'intérêt simple). Le Brésil a approuvé l'option non cumulative pour tous les aéroports utilisant ce modèle.

2.12 Cette option résulte du fait que, selon les organes de réglementation, le niveau de service déterminé par le QSI doit être considéré à chaque période et les mesures d'incitation doivent être établies en fonction des résultats obtenus durant chaque période. Ainsi, durant les premières années, un excellent niveau de service n'aura pas d'effet cumulatif sur les années ultérieures, à moins que l'exploitant de l'aéroport ne maintienne ce même niveau. L'incitation de garder élevé le niveau de service est donc constante.

2.13 Avec l'application du facteur C, la valeur des redevances peut varier d'un rabais de 7,5 % à une prime de 2 %, le rabais résultant du non-respect des valeurs minimales imposées pour les aspects des services visés et la prime découlant de la réalisation des objectifs établis.

2.14 Le mécanisme agit comme un système de mesures incitatives assurant l'équilibre entre la valeur maximale de la redevance réglementée et le niveau de service assuré à l'aéroport. La période de validité du facteur C prend fin à la prochaine hausse des redevances (un an).

2.15 Au Brésil, le QSI a été appliqué depuis février 2013 à l'Aéroport international de Brasilia (SBBR), l'Aéroport international Sao Paulo/Guarhulos (SBGR) et à l'Aéroport international Viracopos/Campinas (SBKP). Leurs performances sont indiquées par les variations des redevances faites en 2015 et 2016. L'aéroport SBSG a mesuré le QSI depuis juin 2015 et les premières redevances affectées

ont été celles de 2016. Les aéroports SBCF et SBGL ont mesuré le QSI depuis janvier 2015, mais les performances n'affecteront les redevances qu'en 2017.

2.16 Le Tableau 1 ci-après illustre l'évolution de la qualité des services aux aéroports, en fonction des résultats obtenus pour le facteur C.

Tableau 1. RÉSULTATS SUR LE FACTEUR C POUR LES AÉROPORTS À CONCESSIONS

Code OACI	Emplacement des aéroports	Facteur C – 2015 (%)	Facteur C – 2016 (%)
SBGR	GUARULHOS	- 0,2350	0,5450 ²
SBBR	BRASILIA	0,4050	0,9450 ²
SBKP	CAMPINAS	0,8050	1,1450 ²
SBSG	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	-	0,7000 ²
SBCF	CONFINS	-	-1,3000 ³
SBGL	RIO DE JANEIRO	-	0,0000 ³

2.17 L'objectif d'établissement des redevances selon de tels critères est d'encourager le concessionnaire à investir dans l'amélioration de la qualité des services et des infrastructures aéroportuaires et d'établir ainsi l'équilibre entre la valeur de la redevance réglementée et la qualité du service assuré à l'aéroport.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note de travail invite l'Assemblée à demander au Conseil de créer un programme pour l'examen des incitations économiques visant à promouvoir la qualité des services aéroportuaires afin de renforcer les règlements correspondants. L'Assemblée est également invitée à charger le Conseil d'envisager la possibilité de préparer un document sur les meilleures pratiques concernant le mécanisme d'incitations économiques afin de promouvoir la qualité des services aux aéroports, à l'intention des États membres intéressés.

3.2 Il est approprié et pertinent de promouvoir des débats officiels, à mener dans le contexte de l'OACI, sur les incitations économiques utilisées par les États membres pour améliorer la qualité des services aux aéroports.

3.3 La présente note rend compte également de l'expérience du Brésil dans la réglementation de la qualité des services aux aéroports, au moyen d'indicateurs de qualité mesurés aux aéroports ayant des concessions et des résultats sur l'ajustement annuel des redevances imposées aux aéroports brésiliens.

— FIN —

² Résultats du facteur C qui seront appliqués à l'ajustement des redevances de 2016 des aéroports de Brasilia (SBBR), de Guarulhos (SBGR), de Campinas (SBKP) et de Sao Gonçalo do Amarante (SBSG).

³ Depuis 2015, les aéroports de Confins (SBCF) et de Galeao (SBGL) ont fait des évaluations mensuelles de leurs performances aux moyens d'indicateurs de qualité des services (QSI), mais selon les contrats de concession, ce ne sera qu'à compter de 2017 que les résultats des QSI seront appliqués aux redevances, en fonction du facteur C.