



NOTE DE TRAVAIL

**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 DES REDEVANCES, RÉPARTITION DES COÛTS ET
MÉTHODES DE CALCUL DES REDEVANCES**

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

SOMMAIRE

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. 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. 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. Les redevances de services passagers sont relatives au coût du traitement des passagers à l'aéroport. La définition et l'application de ces redevances devraient permettre d'accorder une flexibilité maximale afin de promouvoir des approches commerciales dans les relations fournisseur/usager.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports offrent une gamme de services (incluant les pistes, les postes de stationnement, les passerelles télescopiques, les aérogares, la sécurité et autres) dont les coûts sont imputés aux usagers. Selon le genre de service fourni, les redevances sont calculées soit en fonction de l'aéronef, soit en fonction du passager. Ces redevances sont perçues respectivement sur une base de tarifs calculés par aéronef et par passager.

¹ Les versions linguistiques sont fournies par l'ACI.

1.2 Au lieu de facturer séparément chaque catégorie de service, un aéroport peut préférer regrouper différentes redevances en une seule redevance. Cette dernière proviendra d'une unique assiette des redevances. De plus, les aéroports peuvent définir les coûts du traitement des passagers selon des degrés différents : le tarif par aéronef est ainsi susceptible d'être remplacé par un tarif par passager.

2. ANALYSE

2.1 Les redevances d'aéroports se sont développées en un instrument commercial permettant d'attirer de nouveaux exploitants d'aéronefs ou de nouveaux services aériens. Il est de l'intérêt des exploitants d'aéroports et d'aéronefs de simplifier la structure des redevances et de ne pas détailler chacun des services fournis par l'aéroport ni d'en établir des tarifs ou des comptes séparés. Le paragraphe 26 v) du Doc 9082 incite à la mise en pratique du principe d'assiette des redevances unique pour le calcul des redevances d'atterrissage et de décollage. La mise en pratique de ce principe doit être considérée au niveau aéroportuaire, notamment dans les aéroports de petite et moyenne dimension.

2.2 La politique de l'OACI exige que les redevances des usagers des aéroports soient liées aux coûts et permet de prendre en compte un taux de rendement raisonnable sur ces redevances. Par conséquent, les aéroports ne disposent que d'un champ d'action restreint pour concurrencer sur le niveau réel des redevances. Ainsi, il est a fortiori important que les aéroports bénéficient de la flexibilité pour pouvoir ajuster leurs redevances au profit d'une utilisation efficace des installations aéroportuaires et dans l'intérêt des exploitants d'aéronefs qui préfèrent de faibles redevances aéroportuaires afin de minimiser leur coût fixe.

2.3 Les redevances de services passagers doivent être déterminées en fonction du coût total du traitement des passagers effectué dans toute l'aire de l'aéroport, et non seulement en fonction du coût d'utilisation des installations spécifiques. Attendu que les redevances relatives aux passagers et aux aéronefs seraient toujours calculées en fonction du coût, une flexibilité accrue des mêmes assiettes des redevances individuelles et entre différentes assiettes des redevances individuelles serait souhaitable pour contrebalancer un quelconque niveau de risque encouru par l'exploitant d'aéronefs en rendant son coût plus variable. L'aéroport en tirera profit en maintenant les services aériens, qui pourraient autrement être suspendus, ou en obtenant de nouveaux services qui ne pourraient pas être instaurés d'une autre manière.

2.4 La consultation des usagers pourrait constituer une protection contre la discrimination en tant que conséquence potentielle des niveaux de rapprochement élevés. Les principes de consultation des usagers appliqués sont différents des négociations et ne nécessitent pas la conclusion d'un accord entre les parties concernées. L'aboutissement à un accord entre toutes les parties peut s'avérer impossible : ce qui pourrait ainsi contrecarrer les avantages de la flexibilité accrue de la part de l'aéroport et ses usagers.

3. CONCLUSIONS

3.1 De l'analyse qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) Les États peuvent considérer la mise en pratique du principe de rapprochement au niveau aéroportuaire plutôt qu'au niveau de la redevance individuelle, permettant ainsi au fournisseur d'infrastructure aéroportuaire, après consultation avec tous les usagers, d'utiliser une assiette des redevances unique incluant aussi bien les divers services que les redevances.

- b) Les États doivent accorder plus de flexibilité aux exploitants d'aéroports en définissant l'assiette des redevances de services passagers au moyen d'une approche plus fonctionnelle et basée sur le traitement des passagers plutôt qu'une approche stricte côté piste/côté ville.
- c) OACI devrait amender le Doc 9082 pour répondre aux besoins de flexibilité additionnelle relative à la mise en application d'une assiette des redevances unique et d'agrandir le cadre des redevances de services passagers.

4. PROPOSITION D'AMENDEMENT DES POLITIQUES

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

Systemes de calcul des redevances d'aéroports

23. *Le Conseil recommande que les méthodes de calcul des redevances...*

- viii) *Une flexibilité maximale devrait être maintenue dans la mise en œuvre de toutes les méthodes de calcul des redevances afin de promouvoir de nouvelles approches économiques à mesure qu'elles sont développées, accompagnées des sauvegardes, le cas échéant, au sujet de la consultation avec toutes les parties concernées ainsi que de la portée de la mise en œuvre de telles méthodes de calcul de redevances.*

Redevances de services passagers

28. *Sans préjudice envers le paragraphe 23 viii), le Conseil recommande que les redevances de services passagers soient calculées en fonction du coût de traitement des passagers, notamment le coût des services de sécurité qui leur est imputable (sauf si les services de sécurité sont facturés séparément). Le Conseil reconnaît que les recettes...*

5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

5.1 La conférence est invitée à :

- a) examiner et adopter les conclusions qui figurent au paragraphe 3.1 ; et
- b) examiner et appuyer la proposition d'amendements du Doc 9082 présentée au paragraphe 4.1.