



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

**ÉTABLISSEMENT DES REDEVANCES ET DÉTERMINATION
DES COÛTS APPROPRIÉS**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

SOMMAIRE

La présente note a pour objet de mettre en évidence les inconvénients potentiels que présente la méthode d'établissement des redevances et de détermination des coûts décrite dans la note WP/8. Une méthode de rechange, plus conforme à la politique de l'OACI, est proposée. L'avantage de cette méthode de rechange est d'offrir plus de souplesse dans l'établissement des redevances, comme il est recommandé dans la note WP/8, tout en réduisant l'inefficacité potentielle pouvant résulter de l'utilisation d'un nombre élevé de fourchettes de calcul. Un amendement de la politique de l'OACI est également proposé.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) a pour objectif primordial, entre autres, d'assurer que les redevances d'aéroport et de navigation aérienne soient établies sur la base de coûts équitablement imputés. Pour assurer que les redevances sont raisonnables, le Conseil de l'OACI recommande que les États ne permettent l'imposition de redevances que pour la prestation de services et de fonctions directement liés à des opérations d'aviation civile ou qui leur sont à terme utiles. Par ailleurs, les redevances ne devraient pas discriminer contre l'aviation civile internationale par rapport à d'autres modes de transport international.

1.2 Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) contient des indications détaillées pour guider les propriétaires ou exploitants d'aéroports dans l'établissement des fourchettes de coûts. Comme il est indiqué dans la note WP/8, le manuel d'aéroport recense 11 différentes fourchettes sur la base desquelles les propriétaires/exploitants d'aéroports peuvent établir des redevances. L'avantage d'un

tel niveau de détail dans les coûts est d'assurer que les redevances sont étroitement liées aux coûts des services fournis. Cela permet en outre de faciliter la consultation des utilisateurs et la reddition des comptes. Par contre, un nombre trop élevé de fourchettes risque d'entraîner l'inefficacité administrative pour les propriétaires/exploitants d'aéroports comme pour les usagers.

1.3 La note WP/8 propose d'accorder aux propriétaires/exploitants d'aéroports un surcroît de souplesse afin de créer une fourchette unique pour l'établissement de redevances multiples¹. Cette méthode permet de réduire la charge administrative des propriétaires/exploitants d'aéroports, en identifiant et en établissant diverses fourchettes, comme il est indiqué précédemment. Par contre, cette méthode semble aller à l'encontre du principe fondamental de la relation avec les coûts, qui est à la base de la politique de l'OACI en matière de recouvrement des coûts.

1.4 La présente note a pour objet de souligner les inconvénients potentiels liés à la méthode d'impartition des coûts et d'établissement de redevances décrite dans la note WP/8 et de proposer une méthode de rechange, qui est conforme aux directives en vigueur. L'avantage de la nouvelle méthode est d'apporter une plus grande souplesse dans l'établissement des coûts, comme il est préconisé dans la note WP/8, tout en réduisant l'inefficacité résultant de l'emploi d'un nombre élevé de fourchettes. Enfin, des amendements du Doc 9082 sont également proposés.

2. ANALYSE

2.1 La relation avec les coûts est un principe fondamental de la politique de l'OACI et de ses documents d'appui. Comme il est indiqué au paragraphe 2.5 de la note WP/8, la proposition de l'OACI semble affaiblir la portée de ce principe. Si les propriétaires/exploitants d'aéroports sont autorisés à établir une fourchette unique à partir de laquelle ils peuvent imposer diverses redevances, la relation entre le coût du service et la redevance est affaiblie de beaucoup, voire éliminée. L'objet annoncé d'une telle méthode est de donner aux propriétaires/exploitants d'aéroports la possibilité de moduler les redevances et d'influencer le comportement des utilisateurs ; or une telle méthode d'établissement des prix est déjà permise et décrite en détail dans le Doc 9562. Les amendements proposés sont donc inutiles et redondants et risquent d'entraîner des conséquences non souhaitables.

2.2 D'une part, l'adoption de tels amendements pourrait réduire fortement la transparence des liens entre une redevance et le coût du service correspondant. Une des priorités visées par l'OACI est d'établir un lien solide et visible entre les redevances et les services d'aéroport. D'autre part, en l'absence de rapport évident entre les redevances et les services d'aéroport, la capacité de l'État d'assurer une supervision économique utile et d'encourager la consultation des usagers est affaiblie.

2.3 Si la Conférence souhaite accorder une plus grande souplesse dans l'établissement des redevances par les propriétaires/exploitants d'aéroports, il lui est possible d'amender les directives existantes à cette fin, tout en préservant la transparence, la supervision économique et la consultation des usagers.

2.4 Au lieu d'encourager les propriétaires/exploitants d'aéroports à regrouper leurs coûts dans une seule fourchette pour établir une multitude de redevances sur cette base unique, et donc à créer des redevances qui ont peu de rapport avec les services fournis, on pourrait appliquer une méthode de

¹ La note WP/8 suggère une autre raison pour établir des redevances sur la base d'une fourchette unique, qui est de permettre aux petits et moyens aéroports de moduler les redevances pour influencer le comportement des usagers. Mais les directives en vigueur permettent déjà une telle pratique dans les limites des dispositions de l'OACI (paragraphe 5.3 à 5.8 du Doc 9562). Les propositions d'amendement de la politique de l'OACI présentées dans la note WP/8 semblent donc inutiles et probablement redondantes.

rechange qui consiste à encourager le regroupement des coûts dans un nombre moins élevé de catégories. Les propriétaires/exploitants d'aéroports pourraient s'il y a lieu ramener le nombre de 11 fourchettes à un nombre plus pratique. Cela permettrait de réduire le fardeau administratif de toutes les parties et de favoriser la souplesse dans l'établissement des coûts. Les redevances d'aéroport pourraient alors être établies sur la base de fourchettes cumulatives, tout en assurant une correspondance plus étroite entre les coûts et les redevances.

2.5 Par exemple, les propriétaires/exploitants d'aéroports pourraient regrouper tous les coûts pertinents côté piste en une seule catégorie de coûts et établir une redevance unique pour recouvrer ces coûts. La différence entre cette méthode et celle décrite dans la note WP/8 est que, dans ce dernier cas, il n'y a pas de correspondance entre les redevances et les services fournis, alors que, dans le premier cas, ce lien est conservé. Par ailleurs, pour assurer la conformité avec les directives de l'OACI, il faudrait veiller à ce que le regroupement des coûts n'entraîne pas l'interfinancement entre les divers groupes d'utilisateurs. Certes, les directives existantes permettent déjà ce type de regroupement, mais les nouvelles lignes directrices pourraient expliquer qu'un tel processus est approprié dans certaines circonstances. Il convient de noter que si la présente note approuve le regroupement des coûts dans quelques catégories, aux fins d'établissement de redevances, les propriétaires/exploitants d'aéroports devraient conserver la possibilité de répartir les coûts entre des catégories encore plus détaillées, afin de favoriser la consultation des utilisateurs et permettre aux États d'assurer une supervision économique efficace.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède, il est recommandé de n'apporter aucun changement au paragraphe 23 du Doc 9082, contrairement à la proposition de la note WP/8. Par ailleurs, il est proposé d'amender comme suit le paragraphe 22 du Doc 9082, afin d'apporter des éclaircissements à la politique de l'OACI. Il est proposé d'insérer le nouveau texte ci-après comme nouvel alinéa à la suite de l'alinéa 3) :

- 4) *S'il est recommandé que les aéroports maintiennent des données de coûts suffisamment détaillées pour faciliter la consultation, la transparence et la supervision économique, il pourrait être utile dans certaines circonstances d'établir des fourchettes comportant des coûts regroupés, aux fins d'établissement de redevances. Un tel regroupement devrait toutefois être fait de manière logique et transparente, afin d'éviter l'interfinancement et la discrimination parmi les usagers dans l'établissement des redevances.*

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à tenir compte de la nécessité d'accorder aux propriétaires/exploitants d'aéroports une plus grande souplesse dans l'établissement des redevances ;
- b) à examiner et à approuver l'amendement proposé du paragraphe 22 du Doc 9082 ;
- c) à rejeter la proposition d'amendement du paragraphe 23 du Doc 9082 présentée dans la note WP/8, pour les raisons indiquées ci-dessus.