

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

(Montréal, 19 – 28 juin 2000)

(PROJET DE) RAPPORT SUR LES POINTS 5.2.1 ET 5.2.2 DE L'ORDRE DU JOUR

(6 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.pt.5.2.1.fr.wpd

Point 5.2.1 de**l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances d'aéroport****CAISSE UNIQUE****5.2.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/17) soulignait dans cette note l'importance des recettes non aéronautiques, tant pour la viabilité financière d'un aéroport qu'à titre de moyen permettant de maintenir les redevances de trafic aérien à un niveau aussi faible que possible. Comme les revenus non aéronautiques ne peuvent être produits sur un aéroport qu'en raison du marché créé par les exploitants d'aéronefs, il serait conforme à l'équité que les principaux usagers, à savoir les transporteurs aériens et leurs passagers, bénéficient des activités non aéronautiques autant que des activités aéronautiques. La note proposait que le fond du texte correspondant des Déclarations du Conseil (Doc 9082) soit confirmé. La note suggérait aussi que le principe de la «caisse unique» qui consiste à mettre en commun les recettes et coûts aéroportuaires provenant de toutes les activités génératrices de revenus quand les redevances sont fixées s'applique également dans le contexte des services de navigation aérienne.

L'**ACI** (WP/48 et 50) soulignait qu'utiliser les recettes des activités aéroportuaires commerciales pour réduire les redevances aéronautiques constitue un subventionnement croisé exceptionnel pour les transporteurs aériens. De l'avis de l'ACI, ceci réduit les coûts à court terme, au détriment des investissements à long terme, réduit la capacité qu'ont les aéroports de développer de meilleures installations commerciales et, à long terme, réduit les revenus commerciaux. L'ACI souhaitait donc qu'on adopte une politique plus souple permettant aux exploitants d'aéroports de retenir et d'utiliser les revenus commerciaux pour contribuer à financer les améliorations aéroportuaires et elle suggérait que la Conférence amende le Doc 9082 en conséquence.

L'**IATA** (WP/30) était d'avis que les activités non essentielles se déroulant dans le périmètre d'un aéroport, qui ne peut être développé en raison des activités aéronautiques, devraient être à l'avantage de ses principaux usagers, les transporteurs aériens, lorsqu'il s'agit de réduire la base des coûts utilisée pour les redevances. L'IATA (WP/82) considérait aussi que les escomptes ou rabais sur les redevances n'étaient acceptables que s'ils étaient conformes à certains principes, notamment qu'ils soient offerts à tous les exploitants et qu'ils n'introduisent pas de distorsion dans la concurrence. Finalement, l'IATA (WP/83) soulignait que les aéroports devraient s'abstenir d'imposer des droits non liés à des coûts pour les activités aéronautiques directement associées avec l'exploitation des services de transport aérien, car elle considérait que ces droits feraient augmenter le coût des opérations des compagnies aériennes à un aéroport et que cette formule pourrait avoir des effets discriminatoires.

5.2.1.2 Analyse

5.2.1.2.1 La Conférence entreprend un débat complet et approfondi sur la notion de caisse unique. Ce débat met en lumière des différences d'opinion considérables sur ses avantages et sur la justification de son application.

5.2.1.2.2 De nombreux délégués sont en faveur de confirmer le concept de la caisse unique, du fait qu'il reflète le rôle particulier des aéroports dans la promotion et le développement du transport aérien, qu'il va dans le sens d'une réduction de la base des coûts utilisée pour les redevances, qu'il incite les aéroports à développer les revenus provenant d'activités non aéronautiques et qu'il permet des investissements d'infrastructures. Certains délégués estiment que les lignes directrices actuelles de l'OACI sont suffisamment équilibrées pour répondre aux besoins actuels des aéroports. Par ailleurs, de nombreux délégués sont d'avis qu'il faudrait être plus souple dans l'interprétation et l'application du concept de caisse unique, compte tenu de la diversité des situations dans lesquelles se trouvent les aéroports, de la nécessité de s'ajuster aux changements intervenant dans l'environnement des aéroports, notamment au moyen de structures organisationnelles et financières autonomes, et qu'il permet de répondre aux besoins en matière d'investissements.

5.2.1.2.3 De nombreux délégués font part de leur hésitation à considérer l'application du concept de la caisse unique dans le contexte des services de navigation aérienne comme le suggère la note WP/17.

5.2.1.2.4 Au cours du débat, un certain nombre de délégués attirent l'attention sur le rôle important des autorités de réglementation et, dans certains cas, des lois sur la concurrence où le concept de la caisse unique est remplacé par d'autres méthodes. Il est également fait mention de la nécessité de mettre en place des systèmes de comptabilité transparents et suffisamment détaillés, ainsi que de la nécessité de procéder à des consultations.

5.2.1.2.5 Compte tenu des points de vue divergents exprimés et de la nécessité d'attendre que la question soit plus mûre avant qu'elle puisse faire l'objet d'un consensus, l'accord s'est fait pour dire qu'il faudrait poursuivre les travaux et les analyses dans ce domaine. La Conférence convient donc de recommander à l'OACI de mener une étude sur une question revêtant une importance capitale, en tenant compte de tous les éléments en cause, notamment la documentation et les délibérations de la Conférence.

5.2.1.2.6 À propos de la note WP/82, de l'avis général, lorsque des escomptes ou rabais sont offerts, les dispositions de l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale en matière de non-discrimination devraient avoir la priorité et les principes suggérés dans la note WP/82, lorsque des escomptes sont offerts, pourraient être utilisés lorsque cette formule est appropriée. La Conférence prend également note des points de vue énoncés par l'IATA dans la note WP/83 sur les droits perçus sur les activités aéronautiques.

5.2.1.2.7 Pour donner effet à ses délibérations, la Conférence convient de formuler la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2.1/1**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que l'OACI entreprenne, en lui accordant une haute priorité, une étude sur le maintien du principe de la «caisse unique» pour les aéroports et les services de navigation aérienne, en vue de déterminer s'il conviendrait d'apporter un amendement aux Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082 ou s'il serait nécessaire de fournir des éléments d'orientation supplémentaires aux États. L'étude devrait porter essentiellement sur les implications économiques, notamment le rendement des investissements, et prendre en compte la nécessité de la transparence dans la comptabilité financière et de la souplesse voulue pour tenir compte des conditions propres aux différents États et environnements de service, ainsi que d'une supervision par les autorités chargées de la réglementation ou de l'application d'une loi générique en matière de concurrence.

REDEVANCES DE SERVICES PASSAGERS**5.2.1.3 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/60) explique la politique générale et les éléments d'orientation pratiques de l'OACI sur les redevances de services passagers (RSP), et présente les résultats d'une enquête qui a été effectuée sur les méthodes de perception des RSP aux aéroports. Dans une majorité d'États ces redevances continuent d'être perçues directement auprès des passagers; toutefois, la tendance récente a été de les percevoir par l'intermédiaire des compagnies aériennes. Eu égard aux problèmes de facilitation qu'occasionne l'imposition des RSP aux passagers, en particulier aux aéroports qui connaissent des problèmes de congestion, le Secrétariat propose une recommandation visant à éviter que les redevances de services passagers soient perçues directement auprès des passagers et préconisant, en même temps que des amendements aux Déclarations du Conseil (Doc 9082), l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation pratiques à insérer dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

5.2.1.4 Débat

5.2.1.4.1 Un appui général se manifeste à propos de la note WP/60, plus particulièrement en ce qui concerne l'intérêt pratique des RSP et la nécessité connexe d'éviter des files d'attente aux aéroports, quoique certains délégués estiment que l'imposition directe de ces redevances aux passagers ne pose pas de problèmes de facilitation, du moins aux aéroports de leur pays. En ce qui concerne la proposition de la note WP/60 visant à ce qu'elles soient perçues par l'intermédiaire des compagnies aériennes certains délégués expriment des préoccupations au sujet de la mise en œuvre pratique et des frais administratifs supplémentaires. La Conférence note que l'Annexe 9 — *Facilitation* contient maintenant une pratique recommandée qui concorde avec la proposition formulée dans la note WP/60. S'il s'agit essentiellement d'une question de facilitation, elle a aussi des incidences économiques et mériterait d'être à nouveau mise en évidence.

5.2.1.4.2 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2.1/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE:

- a) que les États veillent à ce que l'imposition de redevances de services passagers ne crée pas de files d'attente et de retards supplémentaires aux aéroports, s'il y a lieu en évitant que ces redevances soient perçues directement et séparément auprès du passager à l'aéroport;
- b) que le Conseil supprime le passage suivant de la première phrase du paragraphe 19 des Déclarations du Conseil (Doc 9082/5): «... confirme que les redevances de services passagers ne soulèvent aucune objection de principe».

AVIATION GÉNÉRALE

5.2.1.5 Documentation

L'**IAOPA** (WP/61) explique que l'aviation générale et les activités de travail aérien se situent aux marges de l'exploitation des aéroports et n'utilisent qu'une petite partie de l'infrastructure aéroportuaire. L'**IAOPA** propose un amendement aux Déclarations du Conseil (Doc 9082) qui stipulerait que les redevances d'aéroport imposées à l'aviation générale internationale devraient être basées sur la valeur marginale des installations et services réellement utilisés. Ces redevances devraient être calculées avec l'objectif supplémentaire de promouvoir le sain développement de l'aviation générale internationale.

5.2.1.6 Débat

5.2.1.6.1 La Conférence constate que, dans une note connexe (WP/62) examinée au titre du point 4 de l'ordre du jour, l'**IAOPA** a proposé que l'aviation générale et le travail aérien fassent l'objet d'un traitement semblable en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne à celui que propose la note WP/61 en ce qui concerne les redevances d'aéroport. La Conférence n'a pas entériné la proposition antérieure, mais est convenue de recommander une étude visant à améliorer l'accès aux aéroports tant pour l'aviation générale que pour l'aviation d'affaires (Recommandation 4/3).

Point 5.2.2 de**l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne****5.2.2.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/21) a fait le point des aspects organisationnels relatifs à la prestation des services de contrôle d'approche et d'aérodrome. La note donnait des indications aux États sur les pratiques utilisées pour la perception des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome. Elle indiquait que l'incorporation des coûts et redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome dans la structure des redevances de route se traduirait par des situations inévitables, les vols traversant l'espace aérien en cause sans y atterrir devant payer le coût de services de contrôle d'approche et d'aérodrome qu'ils n'utilisent pas.

La Chine (WP/111) présentait un bilan des progrès financiers de ses services de contrôle de la circulation aérienne.

5.2.2.2 Analyse

5.2.2.2.1 La Conférence note que le Secrétariat va revoir et mettre à jour les éléments indicatifs concernant le recouvrement des coûts des services de contrôle d'approche et d'aérodrome qui figurent actuellement dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) à la lumière des changements intervenant dans la prestation et le recouvrement des coûts de ces services. Dans l'esprit de la note WP/21, la Conférence confirme les principes portant sur les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome qui figurent dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082).
