

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

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

**Point 5.2 de**

**l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

**TARIFICATION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (ANS)  
FONDÉE SUR DES PRINCIPES ÉCONOMIQUES**

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

**SOMMAIRE**

La méthode traditionnelle de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne consiste à établir une redevance unitaire sur la base des coûts moyens (obtenus en divisant le coût total par le nombre total d'unités de service). Certains fournisseurs ANS peuvent avoir déjà adopté une méthode de tarification fondée sur des principes économiques afin d'assurer des services plus efficaces pour les fournisseurs aussi bien que pour les usagers. L'application de principes économiques à l'établissement et à l'application des redevances peut généralement être conforme aux Déclarations du Conseil. Plusieurs États membres ont probablement déjà commencé à appliquer ces principes dans l'établissement de redevances. Cette méthode appelle toutefois une certaine prudence. Plusieurs problèmes de mise en œuvre doivent être résolus au préalable.

La Conférence est invitée à examiner les conclusions du Secrétariat, qui constatent que l'utilisation de principes économiques pour déterminer et appliquer des redevances est conforme aux Déclarations en vigueur du Conseil. À l'issue de cet examen, la Conférence est ensuite invitée à prendre un certain nombre de mesures pour assurer que les directives de l'OACI s'harmonisent à de telles conclusions et que les principes généraux de l'Organisation en matière de tarification sont respectés, compte tenu de la tendance croissante à fonder l'établissement de redevances sur des principes économiques.

## 1. Introduction

1.1 L'OACI a émis des directives générales sur la façon de déterminer l'assiette des redevances d'usage des services de navigation aérienne, sur la ventilation des coûts, en donnant quelques exemples de méthodes de recouvrement de coûts acceptables.

1.2 La méthode traditionnelle de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne consiste à établir une redevance unitaire sur la base des coûts moyens (obtenus en divisant le coût total par le nombre total d'unités de service). Une telle méthode permet de recouvrer intégralement les coûts mais elle ne constitue pas nécessairement le moyen le plus efficace d'optimiser les avantages économiques des ANS. Par contraste, la méthode de tarification fondée sur les principes économiques offre la possibilité d'améliorer la répartition des ressources présentes et futures des ANS. La principale justification de l'adoption de principes économiques pour le calcul des redevances est que les usagers des services de navigation aérienne réagissent à l'évolution des redevances ANS de la même façon qu'ils réagissent à d'autres variations du coût d'exploitation. Certains fournisseurs ANS ont donc adopté une méthode de tarification fondée sur des principes économiques pour pouvoir établir des redevances de manière à optimiser les changements dans le comportement des usagers et à leur offrir le maximum d'avantages des services qu'ils reçoivent. Dans certains cas, usagers aussi bien que fournisseurs seraient avantagés avec l'adoption d'une méthode de tarification fondée sur des principes économiques.

## 2. Analyse

2.1 Dans sa note de travail intitulée Étude de l'application de principes économiques, y compris la tarification au coût marginal, dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne qu'il a présentée au Conseil, le Secrétariat a conclu que l'utilisation de principes économiques pour déterminer les redevances semble généralement conforme aux Déclarations du Conseil. Le présent document souligne la nécessité pour les fournisseurs ANS de recouvrer leurs coûts de telle manière que: 1) le niveau des redevances corresponde au coût des services fournis, et 2) que le recouvrement des coûts soit équitable. Bien que les formules appliquées dans le recouvrement des coûts varient d'un fournisseur de services à l'autre, elles sont fondées couramment sur les paramètres de distance parcourue et de poids de l'aéronef. L'élément «distance» reflète la mesure dans laquelle les services sont utilisés, tandis que l'élément «poids» représente la valeur de ces services. Le Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Manuel ANS) indique que les deux paramètres jouent un rôle important dans le recouvrement des coûts, mais que facteur «poids» ou «disposition à payer» devrait être pris en compte moins que proportionnellement. On applique généralement la racine carrée du poids de l'aéronef à cette fin. Le Manuel recommande cependant d'éviter d'utiliser le paramètre «poids» pour la répartition des coûts entre les groupes d'usagers.

2.2 Malgré son rôle secondaire, l'inclusion d'un paramètre comme le poids de l'aéronef, semble intégrer les directives promulguées par l'OACI dans les principes économiques généraux de tarification. La détermination des redevances en fonction de principes économiques serait donc une variante des principes examinés dans le Manuel ANS. Plusieurs États membres ont probablement déjà commencé à adopter une telle méthode de tarification.

2.3 L'application d'une approche fondée sur des principes économiques soulève des difficultés sur le plan des données aussi bien que sur celui des méthodes. Il convient donc de faire preuve de la plus grande prudence à cet égard. En effet, les systèmes comptables de tarification font rarement une distinction rigoureuse entre le traitement des usagers et les coûts fixes et les coûts variables qui leur sont imputés.

Dans les méthodes de tarification fondées sur des principes économiques, au contraire, le traitement des coûts fixes et leur ventilation sont d'une importance primordiale. Par ailleurs, la détermination du coût marginal est essentiellement un exercice statistique qui n'est pas toujours réalisable, compte tenu de la disponibilité des données de comptabilité analytique et de la nature des services fournis. L'identification des coûts fixes, des coûts variables et des coûts marginaux est une condition préalable nécessaire à l'application efficace de principes économiques dans l'établissement des redevances. En conséquence, certains fournisseurs ANS peuvent être mieux placés que d'autres pour mettre en place une structure de tarification fondée sur des principes économiques.

2.4 Si les fournisseurs ANS sont autorisés, au titre des directives de l'OACI, à établir des redevances sur la base de principes économiques, il convient d'assurer, en première priorité, que la détermination des coûts et l'établissement des redevances correspondantes se fassent avec transparence, ce qui nécessiterait probablement une plus grande consultation des usagers.

2.5 Il conviendrait en outre de compléter le Manuel ANS (Chapitre 5) avec de nouvelles directives, afin de limiter les abus de monopole possibles, surtout si la tarification fondée sur des principes économiques sert à gérer la capacité (tarification des périodes de pointe, par exemple). Il convient notamment de réitérer le principe qu'un fournisseur ANS ne devrait pas recouvrer un montant supérieur au coût des services fournis (majoré d'un taux de rendement raisonnable des capitaux investis). Enfin, les fournisseurs de services devraient augmenter la capacité lorsque la réaction des usagers aux variations tarifaires permet de financer une telle mesure.

2.6 Pour déterminer si les services ANS sont fournis sur une base non discriminatoire et sans entraîner d'interfinancement, l'on examine normalement les coûts moyens. Une telle démarche ne semble plus être appropriée, si l'on se fonde sur des principes économiques pour déterminer les redevances. Dans le cas de la tarification qui vise à gérer la capacité ou à développer l'efficacité économique en tenant compte de façon appropriée des différences dans les coûts correspondant à diverses catégories d'usagers, différents taux de redevances doivent être établis pour différents usagers. La question se pose alors de savoir comment définir de façon appropriée les catégories d'usagers et d'évaluer le degré de discrimination et d'interfinancement dans un régime de tarification fondé sur des principes économiques.

### 3. **Suite à donner par la Conférence**

3.1 La Conférence est invitée:

- a) à examiner les conclusions de l'Étude de l'application de principes économiques, y compris la tarification au coût marginal, dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, afin de déterminer si l'application de principes économiques dans l'établissement et l'imposition de systèmes de redevances des services de navigation aérienne est conforme aux Déclarations du Conseil, dans leur libellé actuel;
- b) à recommander, selon qu'il convient et en fonction de l'étude proposée en a) ci-dessus, que le Conseil développe l'analyse du recouvrement des coûts figurant dans le Manuel ANS, de manière à assurer que l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques aux fins de gestion de la capacité n'aura pas pour conséquence un excédent de recouvrement (les recettes découlant d'un tel système de tarification

devraient servir à l'expansion des capacités insuffisantes ou être investies dans l'infrastructure en fonction des besoins et selon qu'il convient);

- c) à inviter instamment les fournisseurs qui pratiquent la tarification fondée sur des principes économiques à communiquer le niveau des coûts fixes et des coûts variables et leur répartition, de façon à assurer un degré élevé de transparence. Il convient aussi d'inciter ces fournisseurs à consulter les usagers sur les méthodes d'évaluation du coût marginal et de son application dans la structure de tarification;
- d) à prier le Conseil de déterminer s'il convient de réviser la méthode traditionnelle d'évaluer le degré de discrimination et d'interfinancement, afin d'assurer le respect des principes de l'OACI, compte tenu de la tendance croissante à fonder l'établissement de redevances sur des principes économiques.