

**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 AU COÛT MARGINAL

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

La tarification au coût marginal imposée par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne est difficile à appliquer, inefficace pour résoudre les problèmes de capacité et susceptible d'entraîner des pratiques discriminatoire.

1. Introduction

1.1 En pratique, l'application d'une stratégie de tarification visant le recouvrement des coûts et la non discrimination a eu pour résultat la tarification au coût moyen combinée à des facteurs liés à la capacité de payer et à la masse d'un avion. Comme il est décrit au paragraphe 5.11 du Doc 9161/3, le coût unitaire s'obtient en divisant la base des coûts par les unités estimatives de tarification, ce qui fait que la structure des redevances repose sur une répartition moyenne des coûts entre les divers usagers, indépendamment de l'imputation réelle de ces coûts à chacun des usagers.

1.2 Un certain nombre d'autorités responsables de la tarification ont cependant estimé que la tarification au coût moyen ne permet pas d'optimiser la répartition des ressources, ni n'incite à investir dans la fourniture de capacité supplémentaire. Diverses études sur les mécanismes d'établissement de redevances ont donc été entreprises afin d'encourager l'utilisation la plus rationnelle de la capacité de l'espace aérien.

2. **Tarification au coût marginal**

2.1 On avait cru pendant longtemps que la politique d'établissement des prix qui aurait le plus de chance d'assurer une répartition efficace des ressources serait celle dans laquelle le prix d'une installation ou d'un service est établi au même niveau que le coût marginal de la fourniture de cette installation ou ce service, le coût marginal étant le coût qui serait encouru pour fournir une unité de production supplémentaire. La justification économique de la tarification au coût marginal est que les seuls usagers qui paieront le prix demandé pour l'usage d'une installation ou d'un service sont ceux pour qui la valeur de cette installation ou ce service est au moins égale au coût de sa fourniture.

2.2 Il convient de noter que la tarification au coût marginal ne tient compte que des coûts courants et futurs et non pas des coûts irrécupérables passés, qui ne changeront pas avec l'ajout d'un usager de plus. Il faut cependant distinguer entre les coûts marginaux à court terme et les coûts marginaux à long terme. Les coûts marginaux à court terme peuvent être modifiés pour s'adapter aux fluctuations de la demande, ex: personnel supplémentaire pour la sûreté, la manutention ou l'entretien. Quant aux coûts marginaux à long terme, ils incluent des coûts tels que les coûts d'investissement dans des installations supplémentaires qui peuvent varier avec le temps pour répondre à des demandes supplémentaires ou marginales. C'est pour cela que la tarification au coût marginal à long terme est préconisée pour des industries à prédominance de capital, ce qui est justement le cas des aéroports et des services de navigation aérienne.

2.3 L'application de la tarification au coût marginal à long terme pose toutefois certaines difficultés. Tout d'abord, les investissements dans l'infrastructure sont gros et indivisibles, et ne sont pas véritablement marginaux puisqu'ils ont pour effet d'accroître fortement la capacité une fois le plan d'investissement achevé, comme par exemple un investissement dans la construction d'une nouvelle piste ou une nouvelle aérogare qui peut doubler la capacité de l'aéroport. Ensuite, dans le cas des aéroports, une multitude d'installations et de services sont offerts, ce qui complique la mise en oeuvre d'une politique de tarification au coût marginal à long terme. Et enfin, la demande d'installations et de services d'aéroport ou de navigation aérienne varie en fonction de l'heure, du jour de la semaine, ou de la saison, ce qui rend les calculs encore plus complexes.

2.4 Par ailleurs, une stricte application de la tarification au coût marginal ne générera pas de recettes suffisantes pour couvrir la totalité des coûts, notamment les coûts de l'amortissement et de l'intérêt, cette méthode étant, en effet, fondée sur les coûts actuels et futurs et non pas sur les coûts comptables. Ce n'est que lorsque les coûts marginaux à long terme augmentent et dépassent les coûts moyens que les recettes seront normalement supérieures aux coûts totaux actuels. Une application rigoureuse de la tarification au coût marginal produira donc probablement de pertes comptables et devra être combinée avec une autre stratégie de tarification.

2.5 Toute modification des lignes directrices ou des politiques dans le domaine des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne qui représenterait un écart de la tarification au coût moyen devrait avoir pour objet de renforcer l'efficacité et d'augmenter la capacité de l'infrastructure. Une telle procédure devrait assurer que la capacité requise est disponible et offerte de la façon la plus efficace possible par rapport aux coûts. L'application de la tarification au coût marginal devrait donc avoir pour effet de présenter un défi à l'autorité responsable de l'établissement des redevances, plutôt que "d'envoyer le bon signal" aux usagers.

3. La position de l'IATA

3.1 La tarification au coût marginal est difficile, voire impossible, à mettre en oeuvre, en raison de la complexité des opérations et du degré de raffinement administratif requis. Il est douteux que son application puisse permettre d'augmenter la capacité avec une utilisation efficace des ressources. Au contraire, indépendamment des inquiétudes soulevées quant au risque de pratiques discriminatoires, cette méthode générera probablement des recettes supplémentaires pour l'autorité de tarification sans pour autant donner une capacité supplémentaire.

3.2 Toute politique d'établissement de redevances devrait se conformer aux principes énoncés par l'OACI en matière de redevances d'usage, à savoir la non-discrimination, la transparence, la pertinence avec les coûts et une consultation fructueuse, et être soumise à la réglementation économique.

4. Décision de la Conférence

4.1 L'IATA invite la Conférence à prendre note de sa position, selon laquelle la tarification au coût marginal ne devrait pas être appliquée à l'établissement des redevances d'usage.