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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 4 de
l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de
navigation aérienne**

**Point 5.2 de
l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

IMPOSITION DE REDEVANCES DE POINTE/HORS-POINTE

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

SOMMAIRE

L'IATA s'élève contre tout système d'imposition de redevances de pointe/hors-pointe, qu'elle considère comme un simple moyen de ventiler arbitrairement les coûts entre différents usagers. La complexité de l'établissement des horaires d'exploitation ne permet pas à une compagnie aérienne de s'adapter efficacement à un tel système.

1. Introduction

1.1 Fort peu d'aéroports au monde ont mis en place des systèmes de redevances de pointe/hors-pointe, et des aéroports qui disposaient de tels systèmes y ont renoncé. Certains aéroports encombrés croient que l'imposition de redevances de pointe peut être un bon outil de gestion pour éliminer l'encombrement. Pour l'instant, les fournisseurs de services de navigation aérienne n'ont pas encore commencé à appliquer de tels systèmes, mais leurs principes ont été discutés dans diverses enceintes.

1.2 Les principes de base de l'OACI stipulent que les redevances perçues aux fins de recouvrement des coûts encourus pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aéroports et des

installations ANS devraient être liées à ces coûts et être non discriminatoires. Le résultat a été invariablement un régime fondé sur les coûts moyens, dans lequel la redevance est établie en déterminant un prix unitaire fondé sur le coût de la fourniture de services particuliers, divisé par le nombre prévu d'unités de trafic. En conséquence, tous les exploitants à un aéroport ou dans un espace aérien particulier payent le même prix unitaire pour le même type de service.

2. Analyse

2.1 L'adoption d'un système de redevances de pointe/hors-pointe signifie que différentes redevances sont perçues à différentes périodes de la journée. Les systèmes connus sont censés avoir des effets neutres sur les revenus des aéroports. Ces redevances ne sont donc qu'une simple réaffectation des coûts des usagers exploitant des vols pendant les périodes hors pointe vers les usagers qui exploitent des vols durant les périodes de pointe, l'intention étant de pousser les opérations vers les périodes hors pointe.

2.2 La construction des horaires des compagnies aériennes est dictée par le marché. Les horaires sont établis en fonction de la demande des trafics de passagers et de fret. La construction d'horaires est l'une des tâches les plus difficiles pour une compagnie aérienne, qui doit s'efforcer d'assurer une utilisation optimale de son parc aérien tout en tenant compte des couvre-feux des aéroports, des restrictions croissantes relatives à l'environnement, de la disponibilité des équipages, et d'une foule d'autres facteurs. L'expérience a montré que l'application de systèmes de redevances de pointe/hors-pointe n'a aucun effet notable sur la répartition du trafic entre les périodes de pointe et les périodes hors pointe.

2.3 Si une compagnie aérienne devait modifier les horaires de vol pour éviter les périodes de pointe à un aéroport, elle pourrait fort bien tomber sur une période de pointe à l'aéroport de destination, ou en route. D'autre part, une période précédemment classée hors pointe à un aéroport peut devenir une période de pointe, et vice versa.

2.4 La pénurie de capacité aéroportuaire est réglée dans le monde entier par des mécanismes d'attribution de créneaux lorsque la demande dépasse l'offre. Un système de redevances n'ajouterait rien à de tels mécanismes, la coordination des créneaux s'effectuant selon une perspective mondiale pour régler l'insuffisance de capacité aux aéroports.

2.5 Les coûts de la capacité devraient être considérés comme des coûts communs à tous les usagers; il est donc difficile de ventiler la capacité de façon équitable sans que l'ensemble des usagers ne soit touché. Ces usagers profitent conjointement de la disponibilité d'un aéroport ou d'un système ATC, qui n'a pas été mis en oeuvre à l'intention d'un usager unique quelconque. Tous les usagers devraient donc contribuer leur juste part aux coûts communs. C'est pourquoi il est estimé que le système de calcul de redevances fondé sur le coût moyen, tel qu'il est appliqué ordinairement, est la méthode la plus juste, la plus transparente et la plus équitable.

3. Position de l'IATA sur l'imposition de redevances de pointe/hors-pointe

3.1 L'IATA s'oppose fermement à tout système de redevances de pointe/hors-pointe. Ces systèmes, qui visent à modifier la demande, ne peuvent être efficaces que si les usagers peuvent exercer une influence quelconque sur les tendances de la demande, ce qui n'est pas le cas. L'imposition de redevances de pointe aura donc pour seul effet d'augmenter les coûts des usagers qui exploitent des vols

durant les périodes de pointe et peut être discriminatoire envers certains usagers. Elle fait également obstacle à la transparence des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.

4. **Décision de la Conférence:**

4.1 L'IATA invite la Conférence à prendre note de l'opposition de l'IATA à l'imposition de redevances de pointe/hors-pointe et des raisons d'une telle position, ainsi qu'à réitérer les principes de base de l'OACI relatifs à l'établissement de redevances, à savoir la non discrimination et la pertinence avec les coûts.