



CEANS-WP/77  
17/9/08

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.2  
DE L'ORDRE DU JOUR**

**Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**  
**2.2 : Assiette des redevances**

*Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en deux parties : 1) Assiette de redevances unique pour différentes redevances et 2) Taux de rendement.*

**PARTIE 1 — ASSIETTE DE REDEVANCES UNIQUE POUR DIFFÉRENTES REDEVANCES**

**2.2.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/8) s'est penché sur la question d'utiliser une assiette de redevances unique pour calculer un ensemble de redevances. Cette solution apporte un surcroît de flexibilité qui permettrait aux exploitants d'aéroports de moduler les redevances calculées à partir d'une assiette de redevances unique ou de quelques assiettes. Des préoccupations ont cependant été exprimées sur la conformité de cette solution aux principes énoncés dans le Doc 9082 et le Secrétariat a conclu qu'en prenant les précautions appropriées, il serait possible d'appliquer le principe de la relation entre le coût et les redevances d'aéroport à un niveau autre que celui qui est appliqué actuellement. Dans ce contexte, des amendements sont proposés au Doc 9082.

Les **États-Unis** (WP/33) ont souligné les lacunes potentielles de la méthode d'attribution des coûts et d'établissement des redevances présentée par le Secrétariat de l'OACI (WP/8). Ils ont proposé une méthode de rechange, avec un amendement correspondant du Doc 9082, qui faciliterait le regroupement des coûts dans un nombre inférieur de catégories et serait plus conforme aux directives existantes. Une telle méthode apporte la flexibilité requise à l'établissement de redevances, comme il est mentionné dans la note WP/8, tout en réduisant les inefficacités potentielles résultant du nombre élevé d'éléments de redevance.

**53 États africains** (WP/60) ont reconnu que le système de redevances d'aéroport devrait être suffisamment souple pour permettre aux exploitants d'aéroports de répondre aux besoins de toutes les catégories d'usagers, en prenant les mesures de précaution appropriées pour assurer la transparence et éviter la discrimination.

L'**OMT** (WP/22) a annoncé qu'elle appuyait la transparence et la non-discrimination, ainsi que le partage équitable entre les différents types d'utilisateurs et entre les passagers et le fret.

L'**ACI** (WP/30) a indiqué que les aéroports avaient besoin de systèmes de redevances souples pour répondre à la dynamique de l'industrie de l'aviation et aux besoins des usagers d'aéroports. Le renforcement de la relation entre les coûts et les redevances simplifie le système et introduit un élément commercial à l'établissement des redevances. Des sauvegardes appropriées pourraient être nécessaires pour préserver la non-discrimination et la transparence, mais celles-ci ne devraient pas aboutir à la nécessité d'un accord entre les fournisseurs et les usagers.

**Mali** (WP/42 — note d'information), voir paragraphe 2.1.1.

## 2.2.2 Délibérations

2.2.2.1 Un consensus général a été atteint concernant l'intention de donner plus de souplesse aux exploitants d'aéroports dans l'établissement de redevances d'aéroport, en regroupant par exemple les bases de coûts dans certaines circonstances. Toutefois, en raison des inquiétudes exprimées sur la relation avec les coûts, la transparence et la discrimination qui pourrait découler de telles pratiques, la Conférence est convenue qu'une telle souplesse devrait être accompagnée de sauvegardes appropriées concernant les consultations et, si possible, d'accords avec les usagers.

2.2.2.2 La Conférence est convenue de laisser inchangé le paragraphe 23 du Doc 9082 et d'ajouter un nouvel alinéa 4) au paragraphe 22, comme l'a proposé la note WP/33 et avec l'amendement convenu durant les débats.

## 2.2.3 Recommandation

2.2.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à l'assiette de redevances unique pour calculer différentes redevances au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

### **RECOMMANDATION 5 — Assiette de redevances unique pour différentes redevances**

#### **LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :**

- a) les États envisagent la nécessité de donner plus de flexibilité aux exploitants d'aéroports dans l'établissement de redevances d'aéroport, en regroupant par exemple les bases de coûts dans certaines circonstances ;
- b) l'OACI amende le Doc 9082 de façon à permettre une plus grande souplesse dans l'établissement des redevances d'aéroport.

## **PARTIE II — TAUX DE RENDEMENT**

### 2.2.4 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/9) a présenté une méthode possible de calcul d'un taux de rendement « raisonnable » pour les actifs des aéroports et des ANSP. Le Doc 9082 ne contient aucun détail à ce sujet, mais les États devraient avoir une définition claire d'un taux de rendement raisonnable pour leurs fournisseurs de services ainsi qu'une méthodologie pour calculer ce taux. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est un facteur communément utilisé pour déterminer un taux raisonnable de rendement pour des sociétés à haute intensité de capital, telles que les aéroports et les ANSP. Compte tenu de

la complexité et du caractère technique du domaine, la note conclut que l'OACI devrait établir de nouvelles orientations à ce sujet.

L'**ACI** (WP/31) a estimé que toute forme de directive émanant de l'OACI pour déterminer un taux de rendement raisonnable ne devrait pas être prescriptive ou spécifique en matière de méthodologies et de détails techniques. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est une méthodologie reconnue. Ce n'est cependant qu'une méthode possible parmi d'autres, destinée à déterminer le taux de rendement. Les États devraient, s'ils le peuvent, décider de la nécessité et de la manière de déterminer un taux de rendement raisonnable au cas par cas, en conformité avec les principes de supervision économique. Lors du calcul d'un taux de rendement raisonnable, les différents niveaux de risques potentiellement importants auxquels sont exposés les aéroports devraient être pris en considération.

L'**IATA** (WP/49) a estimé qu'il y avait de grandes différences dans les conditions du marché pour les fournisseurs de services. Indépendamment de la méthodologie de calcul du taux de rendement, il convient de se concentrer davantage sur la relation entre le risque et le taux de rendement permis.

Le **Mali** (WP/42 — note d'information) a présenté des informations sur ce point (voir paragraphe 2.1.1).

## 2.2.5 Délibérations

2.2.5.1 La Conférence est convenue que les débats sur le taux de rendement couvriraient les aspects propres aux aéroports, aussi bien que les aspects intéressant les services de navigation aérienne, même si ceux-ci sont traités au point 3.2 de l'ordre du jour.

2.2.5.2 L'intention et la valeur des propositions présentées dans la note WP/9 pour les aéroports et les ANSP ont reçu un appui général. Les débats ont porté essentiellement sur deux propositions particulières : d'une part, faudrait-il amender le Doc 9082 pour tenir compte du rapport entre le risque subi par les fournisseurs de services et le taux de rendement raisonnable (comme il est proposé dans la note WP/49), et d'autre part, est-il nécessaire que l'OACI entreprenne d'autres travaux pour établir des directives supplémentaires.

2.2.5.3 La première proposition (WP/49) n'ayant reçu aucun appui, la Conférence a décidé qu'aucun amendement n'était requis pour la partie pertinente du Doc 9082 sur cette question. En ce qui concerne la seconde proposition (WP/31), tout en préconisant la prudence pour assurer que les directives de l'OACI ne soient pas excessivement prescriptives, la Conférence a généralement appuyé l'établissement de nouvelles orientations pour aider les États à aborder cette question complexe. En convenant que l'OACI devrait entreprendre un complément de travail, la Conférence a recommandé que l'objectif de cette tâche vise essentiellement à aider les États à traiter la question de l'évaluation des risques et des actifs dans le contexte de la détermination d'un taux de rendement raisonnable. Il a été reconnu qu'il existait un nombre considérable de documents sur cette question, dont il faudrait faire mention dans les travaux à entreprendre par l'OACI.

## 2.2.6 **Recommandation**

2.2.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives au taux de rendement couvrant les points 2.2 et 3.2 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

### **RECOMMANDATION 6 — Taux de rendement pour les aéroports et les services de navigation aérienne**

#### **LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :**

- a) en s'acquittant de leur fonction de supervision économique, les États, s'il y a lieu et en fonction des circonstances nationales, définissent clairement ce qui constitue un taux de rendement raisonnable sur les actifs des fournisseurs de services ;
- b) l'OACI établisse des orientations supplémentaires sur les méthodologies possibles pour évaluer l'élément de risque et la valeur des actifs dans le contexte de la détermination d'un taux de rendement raisonnable.