



CEANS-WP/79
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 2.4
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports
2.4 : Aspects de la non-discrimination

Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en deux parties : 1) Redevances différentielles et 2) Accès à l'infrastructure des aéroports.

PARTIE I — REDEVANCES DIFFÉRENTIELLES

2.4.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/10) a fait l'analyse des effets positifs et négatifs découlant des redevances différentielles et des moyens de protéger les usagers des effets négatifs. Bien qu'elles puissent renforcer les avantages économiques tels que l'utilisation efficiente des ressources, les redevances différentielles pourraient de façon inhérente fausser la concurrence entre les aéroports et entre les usagers, l'incidence générale nette variant en fonction d'une gamme de facteurs. La note conclut que les États devraient étudier ces effets au cas par cas et veiller à ce que les redevances différentielles soient conformes aux principes de non-discrimination, de transparence et de durée limitée et qu'elles ne fassent pas l'objet d'interfinancement. Pour bien souligner ces principes, il est proposé d'amender le texte pertinent du Doc 9082.

L'**OMT** (WP/22) s'inquiétait du fait que le Secrétariat de l'OACI (WP/10) proposait d'amender le Doc 9082 pour ajouter la condition de durée limitée pour les aides aux transporteurs débutants. Il convient de faire une distinction nette entre les usagers et les routes, notamment en ce qui concerne les redevances préférentielles particulières aux services aériens essentiels, en particulier pour les pays les moins développés (les routes dites de services essentiels et de développement du tourisme). Une telle distinction pourrait être incorporée dans le Doc 9082 par une addition supplémentaire appropriée.

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

2.4.2 Délibérations

2.4.2.1 Durant l'examen des projets de conclusions et des propositions d'amendement des parties pertinentes du Doc 9082 présentées dans la note WP/10, un consensus général se dégage, selon lequel les politiques de l'OACI devraient se limiter à énoncer des principes de haut niveau pour protéger les usagers contre les effets négatifs potentiels des redevances différentielles. Parmi les principes mentionnés dans la note WP/10, à savoir la non-discrimination, la transparence, le non-interfinancement et la limitation de durée, la Conférence appuie les deux premiers tandis que les deux derniers soulèvent des opinions contradictoires.

2.4.2.2 Concernant le principe d'interdiction de tout interfinancement, de graves préoccupations sont exprimées sur sa compatibilité avec le principe des barèmes de redevances modulés, tels que les redevances de périodes de pointe et de périodes creuses et d'établissement de tarif d'encombrement. Le Secrétariat explique que la portée des redevances différentielles mentionnées dans la note WP/10 se limite aux redevances préférentielles, aux rabais accordés aux nouveaux exploitants, aux rabais de volume, etc.,

et ne couvre pas les redevances modulées. Étant donné que le Doc 9082 contient déjà le principe de non-interfinancement, une conclusion de compromis, acceptée par la Conférence, est rédigée pour souligner le fait que les barèmes de redevances modulées ne sont pas touchés. En conséquence, la phrase « sans préjudice aux barèmes de redevances modulées » sera ajoutée dans le texte pertinent du Doc 9082.

2.4.2.3 Une proposition est présentée qui vise à supprimer le principe de la limitation de durée dans le projet de conclusion. La Conférence estime cependant que si l'aide aux nouveaux exploitants n'est pas de durée limitée, il y aurait risque de subvention et de distorsion de la concurrence sur le marché. Pour préciser l'intention du libellé, diverses suggestions sont soumises concernant l'expression « d'attirer et/ou de retenir de nouveaux services aériens » et la spécification de la durée de l'aide accordée aux nouvelles entreprises. En raison des incidences des diverses modifications qu'il est proposé d'apporter à ce libellé, la Conférence convient de conserver le texte sur la durée limitée.

2.4.2.4 La Conférence demande au Secrétariat de fournir des définitions pour les termes « redevances modulées » et « redevances différentielles ».

2.4.3 **Recommandation**

2.4.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux redevances différentielles au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 7 — Redevances différentielles

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :

- a) en s'acquittant de leur fonction de supervision économique, les États évaluent, s'il y a lieu, au cas par cas et en tenant compte des circonstances nationales les effets positifs et négatifs découlant des formes particulières de redevances différentielles appliquées par les aéroports ;
- b) les États fassent en sorte que les redevances différentielles soient offertes de façon non discriminatoire ; qu'elles soient transparentes pour ce qui est de leur établissement, de leur objet et des critères qui les régissent ; que, sans préjudice aux barèmes de redevances modulées, les coûts associés aux redevances différentielles ne soient pas imputés, directement ou indirectement, aux autres usagers non bénéficiaires ; et que, si l'objet est d'attirer ou de retenir de nouveaux services aériens, ces redevances ne soient offertes que sur une base temporaire ;
- c) l'OACI amende le paragraphe 23 du Doc 9082 pour tenir compte des principes de transparence et de limitation de durée pour l'aide aux entreprises débutantes dans l'application de redevances différentielles.

PARTIE II — ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE DES AÉROPORTS

2.4.4 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/21) a examiné deux questions portant sur l'accès à l'infrastructure des aéroports : l'attribution des créneaux et l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports. En ce qui concerne l'attribution des créneaux, il est rappelé qu'une étude du Secrétariat et de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, 2003) avait déjà établi un cadre général de politique et des lignes directrices pratiques pour les États. En ce qui concerne l'accès de l'aviation générale et d'affaires aux aéroports, une autre étude du Secrétariat avait fait des recommandations visant à protéger les intérêts de cette catégorie d'utilisateurs et à garantir leur accès aux aéroports. Pour donner effet aux recommandations de cette dernière étude au niveau mondial, la note propose d'amender le Doc 9082.

Cinquante-trois États africains (WP/61) ont souligné la nécessité d'assurer l'équité et la réciprocité dans l'application des droits d'accès aux marchés accordés aux transporteurs fonctionnant dans le cadre d'accords de services aériens. La note a souligné la nécessité d'accorder un accès équitable aux transporteurs aériens des pays en développement exploitant des vols dans des aéroports de pays développés. Elle invite instamment les États à respecter la décision de l'ATConf/5, qui offre un cadre de politique générale et des directives pratiques, et demande à l'OACI de revoir la pertinence de continuer à appliquer le couvre-feu nocturne à certains aéroports internationaux.

2.4.5 Délibérations

2.4.5.1 Reconnaissant la nature distincte de l'aviation générale et d'affaires internationale, la Conférence appuie la proposition du Secrétariat de mieux souligner, dans le Doc 9082, l'importance de l'aviation générale internationale, notamment l'aviation d'affaires, pour lesquelles l'accès à l'infrastructure des aéroports pose des problèmes. Bien que convenant de mettre en évidence l'aviation d'affaires dans le texte pertinent du Doc 9082, la Conférence n'accepte pas la proposition du Secrétariat d'ajouter l'expression « celui-ci leur étant convenablement attribué » relative au coût des installations requises et utilisées par l'aviation générale et l'aviation d'affaires. Comme les redevances d'aéroport sont perçues pour les services reçus, la Conférence juge que le texte proposé prête à confusion et est restrictif. La Conférence adopte les conclusions de la note WP/21, avec les changements requis aux fins de clarté.

2.4.5.1.1 En ce qui concerne la note WP/61 et les préoccupations exprimées au sujet des attributions de créneaux et des couvre-feux nocturnes, la Conférence note que même si l'ATConf/5 s'est déjà penchée sur ces préoccupations en 2003, l'idée de soumettre cette question à l'examen du Conseil est fortement appuyée.

2.4.6 Recommandation

2.4.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à l'accès à l'infrastructure des aéroports au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 8 — Accès à l'infrastructure des aéroports

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :

les États tiennent dûment compte, à leur discrétion et avec souplesse, des résultats des études de l'OACI et des lignes directrices pertinentes sur l'attribution des créneaux, ainsi que de l'accès de l'aviation générale et d'affaires internationale aux aéroports ;

l'OACI donne la suite appropriée aux questions liées à l'attribution des créneaux et aux couvre-feux nocturnes ;

l'OACI amende les paragraphes 23 et 41 du Doc 9082 pour mieux insister sur l'importance de l'aviation générale internationale, notamment l'aviation d'affaires.

— FIN —