



**NOTE DE TRAVAIL**

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services  
de navigation aérienne**

**3.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances**

**CATÉGORISATION DES SERVICES AUX FINS DE VENTILATION  
DES COÛTS ET D'ÉTABLISSEMENT DE REDEVANCES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note traite de la catégorisation des services de navigation aérienne aux fins de ventilation des coûts et des incidences sur le système de redevances. Les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ont le choix entre la ventilation des coûts entre les catégories traditionnelles de services (services de contrôle d'aérodrome, de contrôle d'approche et de contrôle régional) ou une différente catégorisation de services fondée sur les portions de l'espace aérien et sur la phase de vol. L'adoption de la nouvelle catégorisation des services renforcerait la transparence et l'imputation des coûts dans le processus, et permettrait aux ANSP de diversifier leurs redevances selon les différentes catégories de services (par ex. redevances de zone). La note conclut que l'application de la nouvelle catégorisation des services et des redevances de zone correspondantes faciliterait une utilisation plus efficace des ressources, notamment dans un espace aérien encombré ou complexe. Elle conclut également que l'OACI devrait élaborer de nouvelles directives sur la question.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les coûts de la fourniture des services de navigation aérienne peuvent varier selon les portions de l'espace aérien et leur complexité et selon la phase de vol. La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSPConf 2000) a recommandé que l'OACI étoffe davantage ses lignes directrices sur la ventilation des coûts afin de tenir compte de l'évolution de l'organisation des services de navigation aérienne et des pratiques d'établissement de redevances. En conséquence, une nouvelle méthode d'établissement de catégories de services a été mise au point pour

la ventilation des coûts ; elle est décrite aux paragraphes 6.47 à 6.52 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

1.2 La présente note examine la catégorisation des services fondée sur les portions d'espace aérien et sur la phase de vol, ainsi que les incidences sur le régime de redevances.

## 2. ANALYSE

2.1 La ventilation des coûts a toujours reposé sur la catégorisation des services décrite à l'Appendice 2 des *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), qui consiste à diviser les services de contrôle de la circulation aérienne en services de contrôle d'aérodrome, services de contrôle d'approche et services de contrôle régional (en route). Il est recommandé, au paragraphe 38 du Doc 9082, que les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant la phase d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs soient identifiés séparément.

2.2 La méthode de rechange proposée divise les services de contrôle de la circulation aérienne en cinq catégories, fondées sur les portions de l'espace aérien et la phase de vol. Les nouvelles catégories de services sont les suivantes : services de tour de contrôle, services d'approche/de zone terminale radar, services en route — espace aérien inférieur, services en route — espace aérien supérieur et services océaniques. La nouvelle catégorisation vise à renforcer la transparence et les liens entre les coûts et les redevances.

2.3 L'adoption de ces nouvelles catégories de services aux fins de ventilation des coûts pourrait aussi entraîner des modifications de la structure des redevances par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Alors que l'ancienne catégorisation ne permettait que deux redevances distinctes, à savoir les redevances de contrôle d'approche/d'aérodrome et les redevances de route, la nouvelle méthode permettrait aux ANSP de diversifier leurs structures de redevances selon les nouvelles catégories. Ceci pourrait permettre de réduire l'interfinancement entre les différentes catégories d'usagers et de types d'aéronefs et de promouvoir une utilisation plus efficace des ressources.

2.4 Une solution possible serait d'introduire des redevances de zone ou des redevances différentielles, telles que des redevances de routes distinctes pour les espaces aériens inférieur et supérieur<sup>1</sup>. Comparativement à une redevance de route unique perçue auprès de chaque État ou en fonction de la région d'information de vol (FIR), l'application de redevances plus élevées pour les vols dans l'espace aérien inférieur et de redevances moins élevées dans le cas de l'espace aérien supérieur permettrait de mieux prendre en compte les coûts correspondants. En effet, les ressources requises pour la prestation de services dans l'espace aérien supérieur sont généralement moins onéreuses que les ressources nécessaires à l'utilisation de l'espace aérien inférieur où évoluent tous les trafics de décollage et de descente. Dans les espaces aériens encombrés ou complexes en particulier, les redevances de zone devraient faciliter une utilisation plus efficace de l'espace aérien en appliquant des barèmes de prix plus clairs pour les usagers.

2.5 L'utilisation de la nouvelle catégorisation des services et des redevances de zone correspondantes soulève par contre des questions auxquelles il faut répondre. D'une part, la ventilation des coûts va devenir beaucoup plus complexe dans certains cas, augmentant par la même occasion les coûts administratifs. D'autre part, les redevances de zone risquent de créer des problèmes d'exploitation

---

<sup>1</sup> Le récent Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission européenne, relatif à un régime de redevances commun pour les services de la navigation aérienne reconnaît le concept des zones de redevances. Il donne également aux États une marge spéciale pour établir une zone de redevances distincte pour les services assurés dans les « régions terminales complexes ».

qui pourraient pousser certains usagers à emprunter des routes non efficaces pour éviter des espaces aériens coûteux. Enfin, l'imposition d'un tarif plus élevé pour l'espace aérien inférieur risque de démotiver les usagers marginaux et peut être jugée injuste par les usagers qui n'ont d'autre choix que d'utiliser cet espace plus coûteux.

2.6 Par ailleurs, la ventilation des coûts varie énormément à l'échelle internationale et, dans certaines circonstances, l'introduction de redevances de zone ne serait pas appropriée. Comme il est indiqué au paragraphe 39, alinéa 2), du Doc 9082, il appartient à chaque État de décider s'il y a lieu d'établir des redevances de services de navigation aérienne et, dans ce cas, à quel moment et à quel niveau. En fin de compte, il appartiendra aux États et à leur ANSP de décider, en fonction des circonstances, s'il convient d'introduire des redevances de zone après consultation de toutes les parties intéressées.

2.7 Pour permettre aux États et à leurs fournisseurs de services d'évaluer le pour et le contre de l'utilisation d'une nouvelle catégorisation de services et des redevances de zone, il faudrait mettre à jour les éléments indicatifs sur la ventilation des coûts qui figurent actuellement dans le Doc 9161.

### 3. **CONCLUSIONS**

3.1 Compte tenu de ce qui précède, les conclusions ci-après peuvent être tirées :

- a) Les États peuvent envisager d'adopter la nouvelle catégorisation des services et les redevances de zone correspondantes, selon leurs circonstances particulières (par exemple dans les espaces aériens encombrés ou complexes), pour obtenir un régime de redevances qui repose davantage sur les coûts et une utilisation plus efficace des ressources.
- b) L'OACI devrait élargir les éléments indicatifs sur la ventilation des coûts entre les portions d'espace aérien et/ou les phases de vol, et élaborer de nouvelles directives sur les redevances de zone.

### 4. **DÉCISION DE LA CONFÉRENCE**

4.1 La Conférence est invitée à examiner et à adopter les conclusions présentées au paragraphe 3.1.