



**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**

**LE RÔLE DU POIDS DES AÉRONEFS DANS  
LE BARÈME DES REDEVANCES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note analyse les motifs de la prise en compte du poids des aéronefs dans le barème des redevances de services de navigation aérienne et examine la pertinence du texte actuel de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Les opinions concernant le rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances varient d'un État à l'autre. La note demande à la Conférence d'envisager d'adopter une position commune sur cette question épineuse.

La suite à donner par la Conférence figure au § 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les régimes actuels de redevances de route sont généralement fondés sur un barème qui tient compte du poids de l'aéronef et de la distance parcourue, et la plupart des redevances de contrôle d'approche/d'aérodrome incluent aussi le facteur poids. La question de la pertinence du poids de l'aéronef dans le barème des redevances, en particulier dans le cas d'un espace aérien encombré ou complexe, a été soulevée à plusieurs reprises. Certains États estiment que le texte actuel de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) est plutôt prescriptif, tandis que d'autres jugent qu'il est suffisamment souple pour permettre de structurer les redevances en fonction de circonstances particulières.

1.2 La présente note analyse les motifs de la prise en compte du poids des aéronefs dans le barème des redevances de services de navigation aérienne, examine la pertinence du texte actuel du Doc 9082 et décrit les divergences d'opinions dont fait état le § 1.1.

## 2. ANALYSE

2.1 Le poids de l'aéronef est vu comme un paramètre valable d'imposition de redevances étant donné qu'il représente la valeur du service aux usagers. La valeur du service reçu augmente proportionnellement à la capacité en charge payante et, comme il y a généralement une relation approximative entre le poids de l'aéronef et la capacité en charge payante, celle-ci peut être un bon moyen de mesurer la valeur du service. L'inclusion du poids de l'aéronef dans le barème des redevances peut donc répartir les coûts des services de navigation aérienne entre les usagers en fonction de la valeur du service qu'ils ont reçu.

2.2 Cela dit, les coûts de la fourniture de services de navigation aérienne ne sont pas directement liés au poids de l'aéronef. Par exemple, il n'est pas plus complexe de s'occuper d'un aéronef de fort tonnage que d'un aéronef de faible tonnage dans un même espace aérien<sup>1</sup>. Quand le poids de l'aéronef est inclus dans le barème des redevances, un aéronef lourd paie davantage pour les services de navigation aérienne qu'un aéronef léger. Il en résulte donc un « financement croisé » entre les redevances versées pour les aéronefs lourds et celles payées pour les aéronefs légers.

2.3 En conséquence, les § 44 et 45 du Doc 9082 visent à réaliser un juste équilibre entre le coût du service et sa valeur en donnant des orientations sur l'élément poids (c.-à-d. la mesure dans laquelle le poids de l'aéronef peut être pris en compte). En résumé, selon la politique actuelle :

- a) les redevances de contrôle d'approche/d'aérodrome « pourraient<sup>2</sup> » prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle (voir le § 44) ;
- b) les redevances de route « devraient » faire intervenir de manière dégressive les capacités utiles relatives des aéronefs, à savoir la capacité en sièges, qui est généralement proportionnelle au poids de l'aéronef, mais de manière dégressive (voir le § 45).

2.4 La différence entre les auxiliaires « pourraient » et « devraient » notée au § 2.3 pourrait s'expliquer par le fait que les redevances de contrôle d'approche/d'aérodrome figuraient à l'origine dans la section du Doc 9082 qui concerne les aéroports. La politique générale sur les redevances d'aéroport est depuis toujours que le barème des redevances d'atterrissage « devrait » être directement proportionnel au poids de l'aéronef. Cette politique a visé les services de contrôle d'approche/d'aérodrome jusqu'à la publication en 1981 de la deuxième édition du Doc 9082. À ce moment-là, bien qu'il figurait encore dans la section concernant les aéroports, le barème des redevances pour les services de contrôle d'approche/d'aérodrome a été extrait de l'alinéa sur les redevances d'atterrissage et placé dans l'alinéa suivant. L'intention principale de la création d'un alinéa distinct portant sur les redevances de contrôle d'approche/d'aérodrome était de reconnaître que cet élément des redevances liées aux aéroports ne devrait pas prendre en compte le poids des aéronefs dans la même mesure que pour les redevances d'atterrissage, plutôt que d'indiquer, par l'emploi de « pourrait », que le poids ne devrait pas normalement être pris en compte.

---

<sup>1</sup> Les turbulences de sillage peuvent poser un léger problème du fait qu'un aéronef de fort tonnage nécessitera une séparation plus importante qu'un aéronef plus petit, en particulier dans un espace aérien complexe où il y a un grand nombre de vols en montée et de vols en descente, et quand les services de navigation aérienne sont fournis à des aéroports qui fonctionnent presque à pleine capacité.

<sup>2</sup> N.d.t. : Le texte français du § 44 a été modifié comme suit pour mieux cadrer avec le texte anglais : **Le Conseil recommande que** Selon la recommandation du Conseil, si des redevances [...], ~~la redevance constitue~~ **elles devraient constituer**, [...], et ~~qu'elle prenne~~ **elles pourraient prendre** en compte [...].

2.5 Les États sont divisés en ce qui a trait à la différence entre les auxiliaires « pourraient » et « devraient ». Certains militent en faveur d'une révision du § 45 du Doc 9082, car ils sont d'avis que le texte actuel est trop prescriptif et devrait être plus souple pour ce qui est du poids des aéronefs ; par conséquent, ils estiment que l'on devrait harmoniser les énoncés en remplaçant « devraient » par « pourraient » dans le § 45, concernant les redevances de route.

2.6 D'autres États considèrent que le § 46 du Doc 9082, qui énonce plusieurs dérogations à l'utilisation des facteurs poids et distance pour les redevances de route, offre déjà une souplesse considérable qui permet aux États de structurer les redevances en fonction des circonstances qui leur sont particulières, et que les politiques existantes sont suffisamment souples pour autoriser des variations par rapport aux régimes classiques de redevances, comme réduire l'importance des facteurs poids et distance ou même les éliminer, afin de composer avec des circonstances exceptionnelles telles que l'encombrement et le trafic en période de pointe.

### 3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à envisager de réaliser un consensus sur le rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances de services de navigation aérienne, en particulier sur la question de savoir :

- a) si les libellés des § 44, 45 et 46 du Doc 9082 relatifs au poids des aéronefs sont adéquats ;
- b) s'il faudrait harmoniser les expressions utilisées dans les § 44, 45 et 46.

3.2 La Conférence peut aussi envisager de recommander que l'OACI effectue une étude sur l'utilisation du poids des aéronefs par les fournisseurs de services de navigation aérienne partout dans le monde, en vue de dégager les meilleures pratiques et de déterminer s'il faut modifier le Doc 9082 ou si des orientations supplémentaires à l'intention des États sont nécessaires.