



CEANS-WP/83  
18/9/08  
**Révision 1**  
19/9/08

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 3.3  
DE L'ORDRE DU JOUR**

**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**

*Note — L'examen de ce point de l'ordre du jour a été divisé en trois parties : 1) Catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, 2) Rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances, et 3) Incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers.*

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

**3.3.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/13) examine la catégorisation des services de navigation aérienne aux fins de ventilation des coûts et les incidences sur le système de redevances. Les 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 propose également que l'OACI élabore de nouvelles directives sur la question.

Les **membres de la CLAC** (WP/40) décrivent les méthodologies mises au point pour l'estimation des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne dans la région, et déclarent que la catégorisation des services fondée sur les portions d'espace aérien et sur la phase de vol dépendra des caractéristiques d'un espace aérien donné, ainsi que de la nécessité de disposer d'une définition appropriée de chaque catégorie de service, et tiendra compte des coûts estimés de façon transparente et équitable.

La **Commission européenne** (WP/56 — note d'information) présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.4.1).

**3.3.2 Délibérations**

3.3.2.1 Des participants expriment des inquiétudes sur les risques de distorsion de la concurrence qui pourraient résulter de l'application de nouvelles catégories de services aux fins de redevances. Un tel système risque d'imposer un nouveau fardeau administratif aux fournisseurs comme aux usagers, d'entraîner une prolifération de redevances, de hausser les redevances et de provoquer des conséquences non voulues découlant d'acheminements inefficaces, notamment pour ce qui est de l'efficacité environnementale.

3.3.2.2 Plusieurs États estiment que les directives en vigueur figurant aux paragraphes 6.47 à 6.52 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) sont suffisantes et qu'elles n'appellent pas de développement à ce stade. D'autres soulignent que l'utilisation de nouvelles catégories de services n'est pas obligatoire, mais qu'elle ouvrirait de nouvelles perspectives. L'idée est d'élargir les directives pour tenir compte du nouvel environnement de redevances, tout en prenant acte des avantages et des inconvénients de leur mise en œuvre future.

3.3.2.3 Le Secrétariat précise que les nouvelles catégories de services ont été établies essentiellement aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, mais qu'elles permettraient aussi de renforcer l'efficacité du système de navigation aérienne.

3.3.2.4 La Conférence entérine les conclusions présentées dans la note WP/13, étant entendu que d'autres éléments d'orientation sont nécessaires pour couvrir tous les aspects des nouvelles catégories de services, et notamment les effets négatifs et positifs éventuels sur les fournisseurs et les usagers. De plus amples informations sur la question permettraient aux États de faire des choix éclairés.

### 3.3.3 **Recommandation**

3.3.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

#### **RECOMMANDATION 11 — Catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement de redevances**

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

- a) les États soient invités à 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 élargisse les éléments indicatifs sur la ventilation des coûts entre les portions d'espace aérien et/ou les phases de vol, et élabore de nouvelles directives sur les redevances de zone.

## **PARTIE II — RÔLE DU POIDS DES AÉRONEFS DANS LE BARÈME DES REDEVANCES**

### 3.3.4 **Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/14) fait l'analyse des 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 du Doc 9082. Les opinions concernant le rôle du poids des aéronefs dans le barème des redevances variant d'un État à l'autre, la note demande à la Conférence d'envisager d'adopter une position commune sur cette question épineuse.

**53 États africains** (WP/62) demandent à l'OACI d'entreprendre une étude sur la pertinence de l'application du poids des aéronefs par les ANSP à l'échelle mondiale, afin d'identifier et de définir les meilleures pratiques qui assureraient la pérennité de la prestation de services de navigation aérienne adéquats, indépendamment des différents mélanges de trafic.

Les **membres de la CLAC** (WP/40) déclarent que, lorsque les distances parcourues ou les types d'aéronefs sont homogènes, les formules de calcul des redevances des services de navigation aérienne peuvent exclure les éléments de distances parcourues ou de poids des aéronefs, ou les deux, selon les circonstances.

L'**IBAC** (WP/25) est d'avis qu'aucun amendement ne devrait être apporté aux directives sur les barèmes de redevances de route figurant dans le Doc 9082 visant à éliminer le facteur du poids des aéronefs, sans disposer de données complètes à l'appui et d'analyses ou de modèles financiers pour déterminer les incidences des diverses options de modification des formules.

Le **Mali** (WP/43 — note d'information) présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.1.1).

### 3.3.5 Délibérations

3.3.5.1 La Conférence essaye d'atteindre un consensus sur le rôle du poids des aéronefs dans le calcul des redevances de services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne le libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 sur le poids des aéronefs.

3.3.5.2 La question soulève des débats considérables. Certains participants estiment que les directives actuelles, fondées non seulement sur la relation entre les coûts et les redevances, mais aussi sur la capacité productive des aéronefs et la valeur des services, tiennent compte de la capacité de payer des usagers, alors que l'aviation d'affaires qui utilise des avions à réaction a la même capacité de payer que les transporteurs aériens qui exploitent de plus grands avions. D'après ce point de vue, les politiques de l'OACI devraient être plus souples en ce qui concerne l'emploi du poids des aéronefs dans le calcul des redevances de services de navigation aérienne. D'autres estiment qu'il n'est pas nécessaire d'amender les politiques en vigueur, qui assurent l'équité du système de redevances, et que la suppression du facteur poids éliminerait également l'élément d'équité. D'autres enfin sont d'opinion que le libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 offre suffisamment de souplesse pour ce qui est de l'emploi du facteur poids aux fins de redevances et qu'aucun amendement n'est donc requis.

3.3.5.3 L'harmonisation du libellé actuel des paragraphes 44, 45 et 46 du Doc 9082 est appuyée, et en particulier le remplacement, dans la version anglaise<sup>1</sup> du paragraphe 45, du mot « should » par « could ». La Conférence note que cet amendement apportera plus de souplesse au rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances de services de navigation aérienne. En conséquence, la Conférence n'appuie pas la proposition visant à ce que l'OACI étudie le rôle du poids des aéronefs dans l'établissement des redevances de services de navigation aérienne.

---

<sup>1</sup> Note du traducteur : La version française sera harmonisée en conséquence avec le texte anglais modifié.

### 3.3.6 **Recommandation**

3.3.6.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives au rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

#### **RECOMMANDATION 12 — Rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances**

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

- a) l'OACI amende le paragraphe 45 du Doc 9082 pour apporter un surcroît de souplesse au rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances de services de navigation aérienne ;
- b) l'OACI revoie ses directives sur le poids des aéronefs et les révisé en conséquence.

## **PARTIE III — INCITATIFS APPLICABLES AUX FOURNISSEURS ET AUX USAGERS**

### 3.3.7 **Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/15) fait l'analyse du bien-fondé des mesures d'incitation destinées aux ANSP et aux usagers. Des incitatifs judicieusement conçus peuvent optimiser l'utilisation et la fourniture des services de navigation aérienne, réduire le coût global de ces services et améliorer leur efficacité. La note conclut que, pour atteindre les résultats souhaités, les États devraient faire en sorte que les incitatifs répondent aux principes énoncés du Doc 9082, ainsi qu'à leurs objectifs établis, et que les avantages estimés compensent le coût des incitatifs dans des délais raisonnables. Un amendement du texte correspondant dans le Doc 9082 et l'élaboration d'orientations sur les incitatifs sont proposés pour étoffer cette conclusion.

Le **Mali** (WP/43 — note d'information) présente des informations sur ce point (voir paragraphe 3.1.1).

### 3.3.8 **Délibérations**

3.3.8.1 Un accord général se dégage sur la teneur générale de la note WP/15 relative à l'avantage des incitatifs pour les fournisseurs et les usagers de l'espace aérien, ainsi qu'à la nécessité de veiller à ce que ces incitatifs soient bien appliqués pour éviter les effets néfastes ou les abus potentiels. L'attention de la Conférence est appelée sur la pertinence de la transparence, du rapport entre les coûts et les redevances dans l'établissement des incitatifs, et l'importance de révisions périodiques des systèmes d'incitatifs. Concernant l'amendement du paragraphe 41, alinéa 5), du Doc 9082 proposé dans la note WP/15, plusieurs États confirment que les incitatifs destinés aux ANSP ne sont pas encore suffisamment répandus, et que les directives existantes de l'OACI sont suffisantes pour couvrir la question. La Conférence convient qu'aucun amendement n'est requis à ce stade.

3.3.8.2 Le libellé des projets de conclusions soulève de longs débats, car il s'agit de bien traduire l'intention de la note WP/15 et la suite connexe recommandée. La Conférence convient d'un texte de compromis pour le projet de recommandation.

### 3.3.9 **Recommandation**

3.3.9.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers, au titre du point 3.3 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

#### **RECOMMANDATION 13 — Incitatifs applicables aux fournisseurs et aux usagers**

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

- a) les États soient encouragés à introduire des formes appropriées d'incitatifs pour les ANSP, dans le cadre de leur fonction de supervision économique, en vue d'optimiser l'utilisation et la fourniture des services de navigation aérienne, de réduire le coût global de ces services et d'en améliorer l'efficacité ;
- b) les États veillent à ce que, lorsque des incitatifs sont offerts par les ANSP aux usagers, ils soient conformes aux principes énoncés dans le Doc 9082. Ces systèmes d'incitatifs devraient être transparents et soumis à des examens périodiques, et les avantages estimés devraient compenser le coût des incitatifs dans des délais raisonnables.