

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

### Point 5 de

l'ordre du jour: **Politique de l'OACI**

### Point 5.2.2 de

l'ordre du jour: **Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne**

### RECOUVREMENT DES COÛTS RELATIFS AUX SERVICES DE CONTRÔLE D'APPROCHE ET D'AÉRODROME

(Note présentée par le Secrétariat)

#### SOMMAIRE

La présente note porte sur le recouvrement des coûts des services de contrôle d'approche et d'aérodrome. On y trouvera un résumé des pratiques des États dans ce domaine et des renseignements sur les faits nouveaux et sur les orientations pertinentes de l'OACI. La suite recommandée à la Conférence figure au paragraphe 5.1.

## 1. Éléments d'information

1.1 Vu le nombre croissant d'autorités aéroportuaires autonomes, les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont de plus en plus souvent assurés par des entités autres que les administrations aéroportuaires. En effet, les États préfèrent habituellement que toutes les fonctions de contrôle de la circulation aérienne soient remplies et administrées par le même organisme, afin d'uniformiser les normes et pratiques touchant la sécurité et l'efficacité. Une coordination centralisée des courants de trafic aérien à l'intérieur de l'État, y compris des vols à destination et en provenance de ses aéroports, est également importante, surtout lorsque les aéroports ou l'espace aérien sont encombrés.

1.2 Au fur et à mesure de l'augmentation du volume de trafic, on a observé un accroissement concomitant du nombre d'organismes assurant des services de contrôle de la circulation aérienne qui sont devenus ou peuvent devenir financièrement viables. Face au succès obtenu en confiant à des organismes financièrement autonomes la gestion des grands aéroports, un nombre croissant d'États ont commencé à

déléguer les fonctions de contrôle de la circulation aérienne, autrefois assurées par la direction générale de l'aviation civile, à de tels organismes. À la différence des aéroports internationaux, qui tirent parfois plus de la moitié de leurs recettes de sources non aéronautiques, les prestataires de services de navigation aérienne comptent presque exclusivement sur les redevances de trafic aérien pour leurs revenus.

1.3 Les orientations de politique figurant dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5)\* englobent dans les redevances de services de navigation aérienne les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome et les redevances de services de navigation aérienne de route. En effet, les services de contrôle d'approche et d'aérodrome, comme les services de la circulation aérienne (ATS) fournis au trafic de route, constituent un service de navigation aérienne même si les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont utilisés à l'aéroport. Conscient de cette dualité, le Conseil fait, au paragraphe 14, alinéa 6), de ses Déclarations (Doc 9082/5), sous l'intitulé «Coûts pris pour base de calcul des redevances d'aéroport», la recommandation suivante:

«Les coûts afférents à la mise en œuvre du contrôle d'approche et d'aérodrome devraient être identifiés de façon distincte. (Les principes applicables au recouvrement de ces coûts sont examinés plus avant dans la Déclaration sur les redevances de services de navigation aérienne.)»

À l'alinéa 3) du paragraphe 34, sous l'intitulé «Coûts servant de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne», le Conseil déclare:

«Les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant la phase d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs devraient être identifiés séparément.»

La perception des redevances de contrôle d'aérodrome et d'approche est traitée au paragraphe 39 du Doc 9082/5, qui est ainsi libellé:

«Si des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, la redevance devrait, dans la mesure du possible, constituer un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et elle pourrait prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle.»

1.4 D'autres orientations sont données dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), qui fournissent tous deux des indications sur la manière de calculer l'assiette des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome et sur l'établissement et la perception de ces redevances. En outre, le *Répertoire des tarifs d'aéroport et des redevances de navigation aérienne* (Doc 7100), qui est mis à jour et publié chaque année sous forme reliée et sur cédérom, contient la liste par État des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome.

---

\* Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de réintituler ce document *Politique de l'OACI sur les aéroports et les services de navigation aérienne*.

## 2. Pratique des États

2.1 À l'heure actuelle, selon les renseignements disponibles, 57 États imposent des redevances particulières pour le contrôle d'approche et d'aérodrome. De ce nombre, un peu moins de la moitié (28 États) sont situés en Europe. Dans la majorité des États (47), les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont fondées sur le poids des aéronefs; 10 États seulement imposent une redevance fixe par vol.

2.2 Les États ont été invités à fournir des renseignements sur les aspects organisationnels des aéroports et des services de navigation aérienne dans le questionnaire qui leur a été adressé avant la Conférence (sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999). Cette information est résumée dans la note ANSCConf-WP/18 — Aspects organisationnels des aéroports et de la fourniture des services de navigation aérienne. D'après les renseignements communiqués par les États, les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont fournis par l'organisme qui assure les services de la circulation aérienne de route (ATS de route) dans 50 États, tandis que dans un tiers des États environ, ces services sont fournis par les administrations aéroportuaires.

2.3 Dans la grande majorité des cas où les aéroports sont des organismes autonomes, les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont assurés par l'organisme qui fournit les services ATS de route. Lorsque les aéroports ne sont pas gérés par des organismes autonomes, les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont assurés par l'administration aéroportuaire elle-même dans près de la moitié des cas.

2.4 On ne dispose pas de données suffisantes pour évaluer avec la précision voulue l'importance financière des redevances d'approche et d'aérodrome. Toutefois, si on se fonde sur les données financières relatives aux prestataires de services de navigation aérienne de 23 États qui perçoivent également séparément des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome, ces redevances représentent en moyenne 25 % environ de l'ensemble des recettes des prestataires de services de navigation aérienne.

## 3. Évolution future

3.1 Compte tenu du nombre croissant d'organismes financièrement autonomes qui gèrent les aéroports et les services de navigation aérienne, on peut penser que l'application de redevances distinctes pour le contrôle d'approche et d'aérodrome deviendra encore plus fréquente et que ces redevances ne disparaîtront pas. Le nombre et la variété des redevances perçues en sont certes augmentés, mais l'inclusion de l'assiette des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome dans la structure des redevances de route, ainsi qu'on l'a suggéré, entraînerait des inégalités, même si elle simplifierait les procédures de recouvrement des coûts. En effet, cette inclusion reviendrait à imputer au trafic qui passe par un espace aérien sans atterrir (ou décoller) les coûts de services de contrôle d'approche et d'aérodrome qu'il n'utilise pas. Cette injustice serait particulièrement marquée dans les cas où une part importante du trafic est constituée de trafic de survol, puisque les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome peuvent représenter une partie importante des recettes totales des prestataires de services de la navigation aérienne, ainsi qu'il a été dit au paragraphe 2.4.

3.2 Pour cette raison, il demeure important que le coût attribuable à la fourniture de services de contrôle d'approche et d'aérodrome soit identifié de façon distincte. C'est encore plus important lorsque les services de contrôle d'approche et d'aérodrome sont assurés par le même organisme que celui qui fournit les services ATS de route si l'on veut assurer une certaine équité.

#### 4. **Orientations de l'OACI**

4.1 Pour ce qui est de l'assistance de l'OACI dans ce domaine, la Conférence est invitée à convenir que les orientations de politique concernant les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome figurant dans les Déclarations du Conseil aux paragraphes 14, alinéa 6), 34, alinéa 3), et 39 du Doc 9082/5, sont suffisantes et doivent être réaffirmées. Le Secrétariat examinera et actualisera les orientations relatives au recouvrement des coûts des services de contrôle d'approche et d'aérodrome exposées dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), en tenant compte de l'évolution observée dans la fourniture et le recouvrement des coûts de ces services.

#### 5. **Suite recommandée à la Conférence**

5.1 La Conférence est invitée à prendre note du présent document et à décider de recommander au Conseil qu'il réaffirme les principes contenus dans les Déclarations du Conseil figurant aux paragraphes 14, alinéa 6), 34, alinéa 3), et 39 du Doc 9082/5.