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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2 de

l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

LES REDEVANCES D'USAGE ET LES SYSTÈMES CNS/ATM

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

La présente note porte sur les questions de redevances que pose la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. En règle générale, tous les principes fondamentaux définis par l'OACI pour les redevances devraient continuer à s'appliquer dans un système CNS/ATM.

1. Introduction

1.1 Incidences financières générales

1.1.1 Il convient de souligner que l'objectif des investissements CNS est de créer un meilleur environnement ATM, plus efficace sur le plan opérationnel, pour l'aviation civile. Les investissements devraient être échelonnés de telle sorte que le recouvrement des coûts suive les avantages recherchés. Chaque fois que possible, il faudrait éviter les systèmes conçus uniquement pour l'aviation et les coûts devraient être partagés entre tous les usagers. Étant donné qu'il existe déjà des systèmes capables d'assurer un service global, aucun État, groupe d'États ou fournisseurs de services ne devraient exiger des compagnies aériennes qu'elles utilisent ou paient des systèmes faisant double emploi.

1.1.2 À titre de principes généraux, l'IATA:

- a) encourage vivement l'utilisation multinationale d'installations et services communs pour la fourniture et la diffusion des données nécessaires pour assurer la fonction ATM;

- b) est en faveur d'une coordination globale ou régionale sur le plan de la recherche et du développement, afin d'éviter les efforts faisant double emploi, avec les coûts qui en résultent;
- c) encourage la concurrence entre fournisseurs de service, sauf dans les cas où il ne serait pas économiquement viable de mettre en place plus d'un système;
- d) encourage les États ou les fournisseurs de services CNS/ATM à exécuter des études coûts-avantages pour que les solutions retenues et la méthode de mise en œuvre soient aussi efficaces que possible sur le plan des coûts; les compagnies aériennes doivent participer à toutes les études coûts-avantages.

2. **Financement**

2.1 Certains aspects du système CNS/ATM, comme le signal de base du système mondial de navigation par satellite (GNSS) qui est utilisé par une multitude d'usagers, sont du domaine public. Leurs coûts devraient être à la charge des États.

2.2 L'IATA encourage les administrations nationales à fournir une assistance sous la forme de crédits, de financements et de garanties de financement pour les services CNS/ATM profitant à la communauté aéronautique, particulièrement lorsque la clientèle est insuffisante pour assurer une rémunération adéquate au fournisseur de services.

2.3 Selon les politiques de l'OACI et de l'IATA en matière de financement anticipé, les investissements importants ne devraient pas être financés à l'avance par les usagers. Les revenus courants peuvent assurer une rémunération raisonnable des investissements réalisés (compte tenu du faible risque associé à l'investissement), avant impôts et intérêts, afin de contribuer au financement des biens d'équipement.

2.4 Les intérêts versés à des sources extérieures ne devraient figurer dans la base de coûts que lorsqu'ils sont effectivement payés. L'amortissement des éléments d'actif ne devrait être pris en compte que lorsque l'élément d'actif est opérationnel.

3. **Imputation des coûts**

3.1 L'IATA est d'avis que lorsqu'un service CNS/ATM est opérationnel et procure des avantages à la communauté des usagers, les coûts de ce service, aussi bien fixes que variables, peuvent figurer dans la base de coûts du fournisseur de services.

3.2 Les coûts CNS/ATM qui peuvent être imputés aux usagers, à la fois aéronautiques et non aéronautiques, devraient être répartis et imputés entre tous les intéressés d'une façon équitable. La somme de ces imputations individuelles devrait correspondre au total des coûts imputés, qu'ils soient ou non effectivement recouverts auprès de toutes les catégories d'usagers.

3.3 L'industrie des compagnies aériennes doit être consultée sur les principes d'imputation et de recouvrement des coûts, ainsi que sur les critères qui seront appliqués.

4. Mécanismes de recouvrement des coûts

4.1 Arrangements institutionnels

4.1.1 Les mécanismes institutionnels régionaux existant actuellement pour le recouvrement des coûts devraient être utilisés chaque fois que possible. Lorsque les coûts intéressent plusieurs régions, il conviendrait d'envisager l'établissement d'un mécanisme international propre à assurer que les coûts sont convenablement imputés et recouverts auprès des membres et non-membres des organisations régionales. Avec le temps, lorsque les systèmes CNS/ATM seront pleinement mis en œuvre, la nécessité des mécanismes régionaux pourra disparaître.

4.2 Structure tarifaire

4.2.1 La structure tarifaire ne devrait pas décourager les bonnes pratiques opérationnelles ni entraver la recherche, le développement, les essais et les activités de démonstration.

4.2.2 La structure tarifaire des services CNS/ATM devrait éviter les pratiques discriminatoires et être fonction des coûts. Il est donc important que le système de redevances comporte les éléments suivants:

- a) un élément relatif aux mouvements pour recouvrer les coûts fixes;
- b) un élément lié à la distance pour recouvrer les coûts variables;
- c) un élément de pondération tenant compte de la capacité de payer.

Tout changement apporté au système de redevances devrait prendre en considération le principe de la progressivité reconnu par l'OACI.

4.3 Période de transition

4.3.1 Durant la période de transition, les coûts fixes et variables devraient être pris en compte dans la base des coûts du fournisseur de services. Le plan régional de l'OACI devrait être revu pour tenir compte de la durée de la période de transition; il devrait aussi identifier les installations au sol qui doivent être réformées, ainsi que la date à laquelle elles doivent l'être. La période de transition devrait être aussi courte que possible afin de maximiser les avantages économiques.

4.3.2 L'IATA reconnaît que la durée de la période de transition des systèmes au sol aux systèmes de navigation par satellite variera selon les régions. Il est vital que les secteurs politiques, institutionnels, techniques et financiers de l'industrie aéronautique œuvrent en coordination et en coopération étroites pendant cette période de transition.

4.3.3 Des analyses techniques détaillées seront nécessaires pour identifier les équipements faisant double emploi dans chaque région, afin que les bases de coûts nationales soient réduites en conséquence. Une période de transition devrait être définie en tenant compte des circonstances régionales.

5. **Décision de la Conférence**

5.1 La Conférence est invitée à confirmer que l'ensemble des grands principes de l'OACI applicables aux redevances, y compris la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence financière et la consultation des usagers, devraient être observés lors de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

– FIN –