

**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**

**DÉTERMINATION ET IMPUTATION DES COÛTS  
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS)**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

**SOMMAIRE**

Les fournisseurs de services de navigation aérienne s'intéressent de plus en plus à la mise au point de méthodes plus perfectionnées de recouvrement des coûts basées sur une approche économique à l'établissement de redevances de services de navigation aérienne. Toutefois, avant de pouvoir tirer un avantage quelconque de ces nouvelles méthodes possibles, ils doivent d'abord déterminer et imputer de façon appropriée les coûts des divers services qu'ils offrent. S'ils ne le font pas, il pourrait s'ensuivre non seulement un traitement discriminatoire des usagers et une subvention croisée, mais aussi une réduction des avantages potentiels de l'application de principes économiques à l'établissement d'un système de redevances de services de navigation aérienne. La Conférence est invitée à demander aux États et aux autres fournisseurs de services de navigation aérienne de revoir leurs méthodes d'imputation des coûts dans le contexte des orientations de l'OACI liées à l'imputation des dépenses communes et fixes de tous les secteurs de services et de toutes les installations. Les fournisseurs de services devraient adopter des méthodes d'imputation traduisant précisément les coûts réels des services fournis et éviter d'imputer inexactement les coûts à un secteur plutôt qu'à un autre. La Conférence est aussi invitée à recommander que le Conseil fasse une étude détaillée de l'application, par les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne, des orientations de l'OACI relatives à la détermination et à l'imputation des coûts.

## 1. Introduction

1.1 Les fournisseurs de services de navigation aérienne s'intéressent de plus en plus à la mise au point de méthodes plus perfectionnées de recouvrement des coûts basées sur une approche économique à l'établissement de redevances de services de navigation aérienne. Toutefois, avant de pouvoir tirer un avantage quelconque de ces nouvelles méthodes possibles, ils doivent d'abord déterminer et imputer de façon appropriée les coûts des divers services qu'ils offrent. S'ils ne le font pas, il pourrait s'ensuivre non seulement un traitement discriminatoire des usagers et une subvention croisée, mais aussi une réduction des avantages potentiels de l'application de principes économiques à l'établissement d'un système de redevances de services de navigation aérienne. En conséquence, avant de pouvoir entamer des discussions utiles sur les principes de tarification, il est essentiel que les fournisseurs de services appliquent des méthodes appropriées de détermination et d'imputation des coûts.

## 2. Analyse

2.1 Le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* contient des orientations générales, destinées à guider les fournisseurs de services de navigation aérienne dans la détermination de l'assiette des redevances de services de navigation aérienne. Le Manuel indique que les coûts devraient être imputés de telle façon qu'aucun usager n'ait à supporter des coûts qui ne lui sont pas proprement imputables, selon de bons principes comptables. Lorsqu'il y a des dépenses fixes communes à plusieurs installations, elles devraient être imputées sur la base de principes comptables ou statistiques tels que les heures unitaires et autres paramètres relatifs à l'utilisation des systèmes. Lorsque les coûts ne peuvent être imputés précisément en fonction de principes comptables ou statistiques, et uniquement si les coûts en question sont peu élevés, ils peuvent être imputés sur la base de pourcentages fixes déterminés à l'avance.

2.2 Certains fournisseurs de services de navigation aérienne peuvent être tentés d'imputer les coûts fixes communs aux environnements de route et de région terminale en se fondant sur la distance orthodromique correspondant à chacun de ces environnements (ou sur d'autres variantes de cette méthode).

2.3 Les coûts communs liés aux services de contrôle de route et de région terminale devraient être imputés de façon appropriée à chaque type de service, ce qui peut généralement être fait au moyen d'études des temps et mouvements ou d'autres méthodes de statistiques ou de comptabilité analytique appropriées. Les fournisseurs de services ne devraient pas chercher à se fonder sur le pourcentage de distance parcourue pour répartir les coûts entre les environnements de route et les environnements de région terminale. Une telle méthode risque en effet d'avoir pour conséquence une subvention croisée de l'environnement de région terminale par les utilisateurs des systèmes de route, ce qui est contraire aux principes généraux adoptés par l'OACI. Le volume de services que reçoit l'utilisateur est généralement beaucoup plus important (par kilomètre parcouru) dans un environnement de région terminale que dans un environnement de route. Cette différence n'entrerait cependant pas en ligne de compte si les coûts étaient imputés sur la base du nombre de kilomètres parcourus.

**3. Suite à donner par la Conférence**

3.1 La Conférence est invitée:

- a) à demander aux États et aux autres fournisseurs de services de navigation aérienne de revoir leurs méthodes d'imputation des coûts dans le contexte des orientations de l'OACI liées à l'imputation des dépenses communes et fixes de tous les secteurs de services et de toutes les installations. Les fournisseurs de services devraient adopter des méthodes d'imputation traduisant précisément les coûts réels des services fournis et éviter d'imputer inexactement les coûts à un secteur plutôt qu'à un autre;
- b) à recommander que le Conseil fasse une étude détaillée de l'application, par les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne, des orientations de l'OACI relatives à la détermination et à l'imputation des coûts.