

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2.2 de

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

ÉVOLUTION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ET INCIDENCES SUR L'IMPUTATION DES COÛTS

(Note présentée par Albanie, Allemagne*, Arménie, Autriche*, Belgique*, Bulgarie*, Chypre*, Croatie*, Danemark*, Espagne*, Estonie, Finlande, France*, Grèce*, Hongrie*, Irlande*, Islande, Italie*, L'ex-République yougoslave de Macédoine*, Lettonie, Lituanie, Luxembourg*, Malte*, Moldova*, Monaco*, Norvège*, Pays-Bas*, Pologne, Portugal*, République slovaque*, République tchèque*, Roumanie*, Royaume-Uni*, Slovénie*, Suède*, Suisse*, Turquie*, Ukraine¹)

SOMMAIRE

Le présent document appelle l'attention de la Conférence sur l'évolution des profils de vol des aéronefs et la réorganisation des services et installations ATC qui y fait suite.

La Conférence est invitée à recommander que, lors de l'examen prévu du Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161/3), les éléments indicatifs concernant la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome soient revus à la lumière de l'évolution récente de l'organisation des services de navigation aérienne et des méthodes de facturation.

Rappel

1. Le chapitre 4c (4.48 ff.) du Doc 9161/3 «Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne» définit les modalités d'imputation des coûts des organes de contrôle terminal et de contrôle de route. La Figure 4-1 établit une distinction entre:

¹ États membres d'EUROCONTROL

- le contrôle régional (de route),
- le contrôle d'approche,
- le contrôle d'aérodrome.

2. Lors de l'imputation des coûts, les coûts du contrôle de route sont associés aux redevances de route, ceux du contrôle d'approche et d'aérodrome aux redevances pour services terminaux (4.81).

Évolution

3. Ces modalités d'imputation des coûts se fondent sur le profil de vol des avions à propulsion, lequel se divise en phases clairement définies: montée, en route, descente. Or, les aéronefs les plus couramment utilisés aujourd'hui sont des avions à réaction, qui tentent de suivre une trajectoire parabolique à courte et moyenne distance.

4. L'implantation des installations ATC est conçue en fonction de ce type de profil. Les postes de contrôle d'approche se situent souvent dans la tour ou à proximité de celle-ci. Mais il arrive aussi qu'ils soient intégrés dans le centre de contrôle, auquel cas un seul centre peut assurer les fonctions d'approche de plusieurs aéroports.

Conséquences

5. Compte tenu de cette évolution, la description des services de la circulation aérienne figurant dans la réglementation de l'OACI (Appendice 2 du Doc 9082/5) ne correspond pas toujours à la manière dont ceux-ci sont fournis.

6. Cette évolution peut avoir des incidences sur l'imputation des coûts puisqu'il est courant aujourd'hui d'associer les responsabilités en matière de performance et les coûts. Dans les services de navigation aérienne, la gestion des coûts, qui vise l'optimisation des services et l'économie des moyens, est une tâche aussi importante que la gestion des opérations. Certains prestataires de services de navigation aérienne ont déjà retenu cette orientation. Les responsabilités en matière de gestion «Tour» et «Centre» peuvent être dissociées ou combinées.

7. Les modalités actuelles d'imputation des coûts, conformes aux dispositions réglementaires de l'OACI, donnent lieu à un supplément de coûts administratifs puisque des installations ATC connexes sont réparties artificiellement entre différentes unités de coûts. Les immobilisations des centres de contrôle, par exemple, sont à répartir entre différentes unités de coûts, ce qui nécessite des moyens importants.

Recommandation

8. Dans un souci d'alignement des coûts sur les responsabilités opérationnelles, la Conférence est invitée à recommander que, lors de l'examen prévu du Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161/3), les éléments indicatifs concernant la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome soient revus à la lumière de l'évolution récente de l'organisation des services de navigation aérienne et des méthodes de facturation.