

**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

**RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES DE
MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE**

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

SOMMAIRE

Les dix dernières années ont enregistré une hausse sensible du coût des services météorologiques, en termes de redevances. L'IATA estime que les usagers aéronautiques se voient imputer une part indûment élevée du coût de ces services. Le coût des services météorologiques imputables à l'aviation civile devrait se limiter au coût des installations et des services destinés uniquement aux usagers aéronautiques. Par ailleurs, la fourniture de services météorologiques devrait être sujette à la concurrence, afin d'offrir une efficacité par rapport au coût et d'assurer une imputation plus raisonnable des coûts des produits et des services, fondée sur les besoins des usagers.

1. Introduction

1.1 De nombreux États incluent le coût des services météorologiques dans les redevances d'aéroport et/ou de services de navigation aérienne, ou ils le recouvrent sous forme de redevances distinctes. Le coût de ces services a fortement augmenté au cours des dix dernières années et représente un motif de préoccupation majeur pour les compagnies aériennes. L'aviation civile est la principale industrie à laquelle ce coût est imputé, alors que les autres usagers des services météorologiques n'y contribuent pas une part équitable.

2. Analyse

2.1 Aux fins de l'imputation des coûts entre les usagers aéronautiques et les usagers non aéronautiques, les installations et les services sont répartis en trois groupes, comme suit:

- a) Installations et services destinés à répondre exclusivement aux besoins des usagers aéronautiques;
- b) Installations et services destinés à répondre exclusivement aux besoins des usagers non aéronautiques; et
- c) Installations et services destinés à répondre aux besoins des deux catégories d'usagers (activités essentielles).

2.2 Alors que l'imputation des coûts des installations et services destinés exclusivement aux usagers aéronautiques ne présente aucune difficulté, l'imputation appropriée des coûts des activités de base soulève quelques préoccupations. Dans son Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161/3, Appendice 6 *Indications sur la façon de déterminer les coûts d'un service de météorologie aéronautique*, § 3), l'OACI stipule que *“Étant donné qu'aucun besoin particulier des usagers ne détermine le niveau et le coût des activités essentielles, il convient d'aborder la ventilation des coûts de ces activités entre les diverses catégories d'usagers avec la plus grande prudence.”*

2.3 L'IATA estime que l'imputation actuelle des coûts des services essentiels aux usagers aéronautiques par la plupart des pays ne repose pas sur un partage équitable et n'est donc pas justifiée.

- a) Les installations et services essentiels comprennent entre autres les éléments suivants: traitement de données, systèmes de satellites, recherche et développement, administration et autres activités similaires. Les décisions concernant la capacité, les possibilités, l'équipement et les coûts connexes de ces installations et services de base et d'autres sont prises essentiellement en fonction des besoins météorologiques généraux, et non pas uniquement des besoins des usagers aéronautiques (Les besoins aéronautiques peuvent, par exemple, être déjà comblés par un système mondial ou régional existant. Un système national est néanmoins requis pour répondre aux besoins des usagers non aéronautiques).
- b) Les services météorologiques sont généralement propriété d'État et font partie de systèmes gouvernementaux. Les décisions prises obéissent donc aussi à des impératifs politiques ou macro-économiques, tels que les politiques de l'emploi, les initiatives de renforcement de l'économie nationale, ou l'appui aux capacités nationales de recherche et de développement dans l'industrie manufacturière.
- c) Les usagers aéronautiques sont généralement forcés de contribuer à des investissements dans des installations et des services qu'ils n'ont pas demandés et dont ils n'ont pas besoin.
- d) Les services météorologiques étant établis pour desservir le grand public, nombreux sont ceux qui tirent parti des prévisions météorologiques, comme par exemple: l'agriculture, la pêche, la construction, les transports routiers et maritimes, le

tourisme, les médias, etc. Ces usagers influent aussi directement ou indirectement sur les services requis. Or, ils ne contribuent tout au plus qu'un montant négligeable au recouvrement des coûts.

2.4 Étant donné la complexité de la situation, il serait utile d'examiner non seulement le facteur coûts, mais aussi les avantages que procurent les services météorologiques.

- a) Pour les usagers aéronautiques, les avantages se mesurent généralement en termes de durée de vol réduite et donc d'économie de carburant. Ces économies peuvent être réalisées avec des vols sur de longues ou de moyennes distances, puisque le facteur vent peut être incorporé dans la planification des routes aériennes (d'autres facteurs, tels que la disponibilité des créneaux ou les droits de survol, peuvent restreindre les véritables choix).
- b) Normalement, les prévisions météorologiques n'ont pas d'effet sur la capacité à long ou à moyen terme d'un aéroport ou d'un service de navigation aérienne. La baisse de capacité découlant des mauvaises conditions météorologiques ne sera pas éliminée par de meilleures prévisions. Par contre, dans ces conditions, les usagers aéronautiques peuvent tirer marginalement parti des prévisions d'aérodrome à court terme en anticipant et en optimisant les effets de la capacité réduite sur les opérations aériennes. La capacité à long ou à moyen terme ne peut être influencée par les services météorologiques.
- c) L'industrie aéronautique a toujours essayé de mettre au point des technologies qui permettent l'exploitation tous temps. Les services météorologiques font partie d'un tel système. Il conviendrait cependant de bien identifier les avantages et l'applicabilité de chaque produit ou service météorologique et de les associer à une redevance précise.

2.5 D'après des études indépendantes, les avantages que tirent les usagers aéronautiques représentent moins de 3% de la valeur totale des avantages qu'offrent les services météorologiques à l'ensemble des usagers, y compris le grand public.

2.6 Ce chiffre ne tient pas compte de la précieuse contribution que les usagers aéronautiques apportent aux services aéronautiques sous forme de comptes rendus de pilotes, ou de transmission automatique de données météorologiques couvrant les surfaces et les altitudes, données qu'il serait difficile à obtenir autrement.

3. La position de l'IATA

3.1 Compte tenu de tous les aspects indiqués ci-dessus, l'IATA estime que les usagers aéronautiques sont imputés une part disproportionnée des coûts des services météorologiques. Les coûts des services météorologiques imputés aux usagers aéronautiques devraient se limiter aux coûts des installations et des services qui sont destinés exclusivement aux usagers aéronautiques, ce qui éliminerait les subventions croisées avec d'autres usagers. En outre, les services météorologiques devraient être fournis sur une base concurrentielle et distincte des services de navigation aérienne, et leurs coûts devraient être exclus des coûts de base intervenant dans l'établissement des redevances de route. Les coûts associés aux services météorologiques devraient correspondre davantage aux avantages offerts, et

les contributions des usagers aéronautiques aux services météorologiques dans l'ensemble devraient être pris davantage en compte.

3.2 L'IATA est d'avis que les propositions présentées ci-dessus permettraient d'atteindre les objectifs visés dans un nombre important de pays, bien mieux que la méthode actuelle. Par ailleurs, la concurrence semble être l'objectif recherché par les membres de l'OMC afin d'attribuer les coûts de base aux tierces parties qui sont fournisseurs de services météorologiques commerciaux, auxquels les exploitants d'aéronefs sont abonnés pour obtenir des produits à valeur ajoutée. La commercialisation faciliterait également l'établissement d'une relation contractuelle solide entre les fournisseurs de services de navigation aérienne commerciaux, les exploitants d'aéronefs et autres usagers, en fonction des produits et des services requis.

4. Suite proposée à la Conférence

4.1 Compte tenu de ce qui précède, l'IATA invite la Conférence à recommander les mesures ci-après, aux fins d'approbation par le Conseil de l'OACI:

- a) Le texte révisé ci-après sera incorporé dans les éléments indicatifs de l'OACI, figurant dans le Doc 9082, *“Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne”*, Appendice 2 – *Services météorologiques*:

“Les coûts des services météorologiques peuvent être imputés aux usagers aéronautiques dans la mesure où les installations et les services correspondants sont destinés à répondre exclusivement aux besoins aéronautiques”.

- b) La première phrase du texte actuel sera supprimée. La deuxième phrase reste inchangée.
- c) Les éléments indicatifs de l'OACI, en particulier le Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161), seront modifiés en conséquence.
- d) La fourniture des services météorologiques sur une base concurrentielle, leur séparation des services de navigation aérienne, ainsi que l'exclusion de leurs coûts des redevances de route, seront activement encouragées, de façon à assurer l'efficacité par rapport aux coûts, ainsi qu'une imputation plus raisonnable des coûts des produits et des services, en fonction des besoins des usagers.