

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 42 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE  
ET DES FONCTIONS DE SUPERVISION ET  
FINANCEMENT DES SYSTÈMES AÉRONAUTIQUES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte des questions économiques et financières liées aux résultats de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), qui s'est tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012, et plus précisément des défis associés au financement de l'infrastructure aéronautique et des fonctions de supervision et au financement du système de transport aérien. Ces questions ont été examinées lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (AT-Conf/6), qui s'est tenue à Montréal du 18 au 22 mars 2013. En outre, sur la base des recommandations adoptées par ATConf/6, la note présente le plan d'action de l'OACI dans ces domaines pour le prochain triennat.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à examiner les principaux faits nouveaux et travaux connexes de l'OACI décrits dans le présent rapport ;
- à entériner le plan des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine du financement, présentés au paragraphe 4 ;
- à examiner les renseignements que contient la présente note aux fins de la mise à jour de la Résolution A37-20 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve de ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire de 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/55, Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien A38-WP/56, Résultats de la sixième Conférence mondiale du transport aérien (ATConf/6) Doc 10009, <i>Rapport de la sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)</i>

	<p>Doc 10008, <i>Rapport de la Commission économique de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 10007, <i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12)</i> Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i></p>
--	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 La politique et les éléments indicatifs actuels de l'OACI peuvent s'appliquer au financement des infrastructures, notamment à la mise en œuvre d'une nouvelle génération de systèmes de navigation aérienne, ainsi qu'au financement des fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté). Toutefois, plusieurs faits nouveaux sont survenus en ce qui concerne le financement du système de transport aérien. Ils ont été examinés à la fois par la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue à Montréal en novembre 2012 et par la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), tenue à Montréal en mars 2013.

1.2 La présente note rend compte des résultats conjoints d'AN-Conf/12 et d'ATConf/6 qui se rapportent à ces questions et présente le plan d'action corrélatif de l'Organisation pour la période 2014-2016.

## 2. QUESTIONS DE FONDS ET DE FINANCEMENT

2.1 La douzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que les conclusions de la Conférence relatives aux aspects économiques, financiers et sociaux des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) soient renvoyées à la sixième Conférence de transport aérien en vue de l'élaboration de solutions qui appuieraient un système de navigation aérienne sûr et soutenable. Lorsqu'elle s'est penchée sur les défis que posent l'intégration, l'interopérabilité et l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de ciel unique pour l'aviation civile internationale, la douzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI, en suivant une approche systémique globale basée sur la performance, établisse un plan d'élaboration des normes et pratiques recommandées pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation, notamment l'établissement de priorités mondiales convenues entre les différents blocs et modules.

2.2 En ce qui concerne l'incidence économique et financière des recommandations d'AN-Conf/12, la sixième Conférence de transport aérien a examiné deux sous-points, décrits dans les sections ci-après.

### 2.3 Financement de l'infrastructure

2.3.1 Au cours de la dernière décennie, il a été démontré que le secteur privé est essentiel au développement de l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne dans le monde et que de bons critères de gouvernance et de performance ont permis d'améliorer les performances. ATConf/6 a conclu que la version récemment actualisée de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport*

*et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et les éléments indicatifs figurant dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) peuvent continuer d'être appliqués pour le financement de l'infrastructure de transport aérien. Les services d'aéroport/de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs pour obtenir un financement efficace afin d'investir dans des infrastructures nouvelles ou améliorées. À ce stade, la capacité de contribution des États et des communautés concernées devrait être prise en compte, étant entendu, en même temps, que tout État ou autorité imposant une redevance peut recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national.

## 2.4 Financement des fonctions de supervision

2.4.1 Il convient de noter que le Doc 9082 rappelle aux États que lorsqu'ils envisagent de commercialiser ou de privatiser des aéroports ou des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ce sont eux qui sont responsables en dernière analyse de la supervision de ces entités (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté). En outre, les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté) pour les services d'aéroport et de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts du prestataire, à la discrétion de l'État. Pour la supervision économique des prestataires, des politiques spécifiques portant sur la consultation avec les usagers, la performance économique et l'assiette des coûts pour l'établissement des redevances devraient être observées. La Conférence a reconfirmé que les fonctions de supervision sont une responsabilité de l'État, en reconnaissant, toutefois, que pour certains États dont les ressources financières sont limitées il n'est pas toujours possible de faire appel à des fonds publics. ATConf/6 a également conclu que les orientations de l'OACI sur le financement des fonctions de supervision au niveau des aéroports et des ANSP restaient pertinentes et devraient être actualisées afin que les États les utilisent selon leurs besoins.

## 2.5 Financement de la modernisation du système de transport aérien

2.5.1 Le défi économique de la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) est lié à la nécessité de procéder à un grand nombre d'investissements qui doivent être garantis sur une longue période. Nombre de ces investissements doivent être réalisés par des utilisateurs de l'espace aérien, et leur rentabilité dépend directement des investissements faits par d'autres utilisateurs de l'espace aérien et d'autres ANSP. Il convient de noter que certains États appliquent une procédure « mieux équipé, mieux servi », selon laquelle la priorité est donnée aux aéronefs équipés de moyens ATM adéquats. Néanmoins, les exploitants d'aéronefs ont indiqué qu'ils ne peuvent se permettre d'absorber toutes les dépenses engagées et des réticences ont été exprimées quant aux investissements nécessaires en matière de technologie du poste de pilotage, étant donné que l'analyse de rentabilité n'a pas été pleinement réalisée. Confrontés à ces problèmes de financement, les États explorent de nouvelles voies. Par exemple, un partenariat public-privé (PPP) a été autorisé aux États-Unis, ce qui facilitera la mise en œuvre du système de transport aérien de la prochaine génération (NextGen) pour l'aviation générale et les compagnies aériennes commerciales. D'autres mesures incitatives devront être conçues afin de garantir le déploiement opportun et contrôlé des mises à niveau par blocs et de faire évoluer les mentalités de façon que l'avantage ne soit plus considéré comme appartenant à celui qui agit en dernier mais plutôt à celui qui agit en premier.

### 3. TRAVAUX EN COURS DE L'OACI SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT AÉRIEN

#### 3.1 Financement des infrastructures

3.1.1 Des politiques et orientations détaillées particulièrement pertinentes dans le cadre de l'examen des questions liées au financement des infrastructures des transports aériens figurent dans le Doc 9082 ainsi que dans le *Manuel de l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le Doc 9161. Ces documents portent notamment sur les questions liées à l'assiette de coûts pour les redevances des services d'aéroport et de navigation aérienne et ils analysent divers aspects du financement qui doivent être examinés lors du lancement d'un projet d'investissement infrastructurel nécessaire pour renforcer les installations et services d'aéroport et de navigation aérienne. En ce qui concerne le système mondial de navigation par satellite (GNSS), le Conseil a adopté une politique provisoire sur l'affectation des surcoûts des GNSS les plus perfectionnés. En règle générale, il peut être exigé des prestataires qu'ils paient la portion des coûts qui leur sont correctement imputables mais, en même temps, il ne faudrait pas exiger de l'aviation civile internationale qu'elle supporte des coûts qui ne lui sont pas correctement imputables. Dans ce contexte, les politiques et orientations de l'OACI restent valables en ce qui concerne le financement des infrastructures de transport aérien au moyen de redevances des services d'aéroport et de navigation aérienne, du préfinancement de projets et de l'affectation des coûts du GNSS.

#### 3.2 Financement durable des organisations régionales de supervision de la sécurité

3.2.1 En ce qui concerne le Symposium sur les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), qui s'est tenu à Montréal en octobre 2011, le Conseil a décidé à la quatrième séance de sa 195<sup>e</sup> session que des orientations supplémentaires sur le financement durable des RSOO devraient être élaborées, en consultation avec les États et l'industrie.

3.2.2 Un groupe d'étude ad hoc du Secrétariat a révisé le Chapitre 5 du *Manuel de supervision de la sécurité, Partie B* (Doc 9754) – *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité*. Cette révision a porté notamment sur l'alignement de la structure de ce chapitre sur les politiques et orientations existantes relatives au financement des infrastructures de transport aérien. Les éléments en question ont été achevés en octobre 2012, avec l'incorporation des observations reçues des RSOO, d'organisations internationales, du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP). Le nouveau chapitre sera incorporé dans le Doc 9734 et diffusé aux États et aux RSOO après examen par un comité de rédaction.

3.2.3 Comme il a été indiqué ci-dessus et sur la base de la politique sur les redevances figurant dans le Doc 9082, des orientations supplémentaires ont été élaborées sur le financement de la fonction de supervision de la sécurité au niveau régional par des redevances d'usage. Néanmoins, étant donné les difficultés que pose le financement des fonctions de supervision au niveau des États et au niveau régional, les politiques et orientations de l'OACI devraient être développées plus avant.

#### 4. TRAVAUX FUTURS

4.1 Afin de faire progresser ses Objectifs stratégiques, l'Organisation prévoit des travaux dans le domaine du financement de l'infrastructure aéronautique et des fonctions de supervision et du financement des systèmes de transport aérien de la manière présentée ci-dessous, en tenant compte des Objectifs stratégiques proposés approuvés par le Conseil ainsi que de la mise en œuvre des recommandations connexes d'ATConf/6 approuvées par le Conseil.

4.2 En coopération avec les États, les organisations internationales et l'industrie, l'OACI mettra en place un groupe de travail multidisciplinaire pour examiner les difficultés que pose la création d'incitations opérationnelles et économiques, par exemple la priorité de service, pour permettre de tirer rapidement profit des nouvelles technologies et procédures, décrites dans les modules ASBU de mise à niveau par blocs, pour appuyer les améliorations opérationnelles, tout en maximisant la sécurité, la capacité et l'efficacité générale du système, en tenant compte des besoins spécifiques exprimés lors de AN-Conf/12.

4.3 L'OACI prendra des mesures pertinentes pour faire connaître et comprendre à grande échelle ses politiques, orientations et autres éléments liés au financement des infrastructures et des fonctions de supervision, en veillant à ce que ces mesures demeurent pertinentes, à jour et adaptées à l'évolution de la situation du transport aérien tout en répondant également aux recommandations d'ATConf/6 liées aux questions de financement, approuvées par l'Assemblée.

4.4 L'OACI élaborera des orientations sur le financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté aux niveaux national et régional, tout en surveillant la situation du financement de la supervision économique. Dans l'objectif d'assurer un financement durable des fonctions de supervision au niveau de l'État et au niveau régional, l'OACI explorera également les possibilités de mettre en place de nouveaux mécanismes qui soient conformes au Doc 9082 et tiennent compte des diverses situations rencontrées par les États.