



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

FINANCEMENT DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la CAFAC)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite des questions relatives au financement du système du transport aérien, soulevées lors de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) et la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) de 2008. Elle met en exergue les défis que pose un financement inadéquat des aéroports et des services de navigation aérienne. Elle présente en outre les diverses options de financement, notamment le Partenariat Public-Privé (PPP), un accroissement de recettes grâce à la mise en place d'un système comptable efficace pour divers coûts et recettes, une méthodologie appropriée pour fixer les redevances, des politiques de recouvrement de coûts bien adaptées et un mécanisme efficace de collecte de redevances conformément aux Docs 9082, 9562 et 9161 de l'OACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) examiner les informations contenues dans la présente note ;
- b) entériner les conclusions présentées au paragraphe 5 ;
- c) faire siennes les recommandations formulées au paragraphe 6.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site web
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est devenu un moteur de la croissance économique. Il crée des emplois directs et indirects, assure la promotion du tourisme et des échanges commerciaux en plus d'attirer des investissements étrangers. Il ressort des statistiques disponibles que les mouvements des passagers, des marchandises, de la poste aérienne et des aéronefs vont continuer à croître. Cela étant, le besoin de continuer à augmenter la capacité des aéroports et de moderniser les services de navigation aérienne n'est plus à démontrer. Toutefois, il a été prouvé que les aéroports et les services de navigation aérienne exploités par des entités autonomes sont mieux gérés et sont plus rentables.

¹ La version française est fournie par la CAFAC.

1.2 Vu les importants capitaux requis pour développer et exploiter efficacement les aéroports et les services de navigation aérienne, la Conférence de 2008 sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) a formulé des recommandations d'une portée considérable, qui sont contenues dans le Doc 9908, pour la base de recouvrement des coûts de financement des aéroports et des services de navigation aérienne. Par ailleurs, la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) a examiné les questions liées au concept de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) destiné à améliorer la gestion du trafic aérien et a formulé des recommandations soumises à l'examen de la sixième Conférence de transport aérien (ATConf/6) afin de proposer des solutions idoines pour un système de transport aérien sûr et durable.

2. DÉFIS DE FINANCEMENT

2.1 La plupart des aéroports et services de navigation aérienne sont fournis par les gouvernements et/ou leurs entités. Par conséquent, les gouvernements demeurent la principale source de financement. Étant donné que d'autres secteurs tels que la santé, l'éducation, les routes, les industries, etc. sollicitent de la part des gouvernements de plus en plus de ressources, il devient très difficile à ces derniers de fournir des ressources adéquates pour le financement des aéroports et les infrastructures des services de navigation aérienne.

2.2 Les défis de financement deviennent plus énormes en cas de sous-utilisation de la capacité des aéroports et des services de navigation aérienne. Alliée à la piètre façon de générer des recettes non aéronautiques, cette situation amène les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à recourir à des taxes et redevances aéronautiques onéreuses en vue de disposer de moyens suffisants pour financer leurs services.

2.3 Malgré ce manque de financement adéquat pour la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, l'on s'attend toujours à ce que les exploitants des aéroports et les prestataires des services de navigation aérienne se conforment aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans le cadre de leur exploitation et qu'ils satisfassent aux exigences croissantes des usagers.

2.4 Par conséquent, certains aéroports et ANSP ont tendance à fixer leurs redevances en fonction de leurs besoins financiers et de l'aptitude des usagers à payer plutôt que sur la base des installations et services fournis à l'aviation internationale, et ce en violation des politiques de l'OACI en matière de redevances aéronautiques.

3. PRATIQUES ÉMERGENTES

3.1 Les gouvernements ont généralement recours à diverses façons d'aborder les questions de financement de l'aviation. Ainsi, certains États optent pour le Partenariat Public-Privé (PPP), un mode de financement qui permet un partenariat entre le secteur privé et le gouvernement. D'autres États choisissent la privatisation totale. Peu importe l'option choisie, les capitaux viennent aisément.

3.2 La façon novatrice de générer des recettes et redevances non aéronautiques contribue à la baisse des redevances aéronautiques au lieu d'appliquer les principes de recouvrement des coûts, et cela attire davantage de trafic à l'aéroport.

3.3 Il existe d'autres mesures financières, tel le principe « premier arrivé, premier servi », ce qui veut dire qu'on accorde généralement la priorité à l'aéronef équipé des diverses capacités de gestion du trafic aérien (ATM). L'AN-Conf/12 a souscrit au principe de « premier arrivé, premier servi » et a demandé que ce type d'incitation soit adopté au plan mondial. Cela vaut également pour d'autres incitations à caractère économique et opérationnel, l'objectif final visé étant de promouvoir l'exploitation tout en améliorant/optimisant la sécurité, la capacité et l'efficacité globale du système.

4. POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE FINANCEMENT

4.1 La *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) énonce la politique de l'OACI en matière de financement d'aéroports et des services de navigation aérienne. Ce document et les recommandations des Conférences sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne de l'OACI de 2000 (ANSCConf 2000) et 2008 (CEANS) sont d'une importance capitale lorsqu'on aborde les questions d'accroître les recettes et du financement des aéroports et des services de navigation aérienne. Le Doc 9082 demande aux prestataires de services de recouvrer les coûts des services fournis. Toutefois, le recouvrement des coûts ne doit pas se faire de manière arbitraire et doit s'opérer conformément aux principes directeurs énoncés par l'OACI dans le Doc 9082 précité, qui préconise la transparence et la consultation avec les utilisateurs de tels services.

4.2 Les aéroports et les services de navigation aérienne doivent généralement être en mesure de générer des recettes supérieures au montant de leurs coûts d'exploitation directs et indirects et d'assurer ainsi un rendement raisonnable de leur investissement qui leur permet d'obtenir un financement à des conditions favorables et de se doter de nouvelles infrastructures modernes. À cette fin, les aéroports et les services de navigation aérienne doivent mettre en place un système comptable efficace pour divers coûts et recettes, une méthodologie appropriée pour déterminer la base des redevances, des politiques de recouvrement de coûts bien adaptées et un mécanisme efficace de collecte de redevances. Tout cela doit se faire conformément au Doc 9082 et aux recommandations de CEANS consignées dans le Doc 9908.

4.3 Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) contiennent d'autres éléments indicatifs qui peuvent également aider les États en matière de financement des aéroports et des services de navigation aérienne.

4.4 La plupart des aéroports et des prestataires des services de navigation aérienne ne font pas bon usage des documents de l'OACI, d'où la nécessité pour l'OACI de continuer à sensibiliser les États à la mise en œuvre effective des recommandations de CEANS consignées dans le Doc 9908 et d'autres éléments indicatifs élaborés par l'OACI (cf. Docs 9082, 9562 et 9161).

5. CONCLUSIONS

5.1 À la lumière de tous ces éléments, la Conférence est invitée à souscrire à ce qui suit :

- a) les États doivent s'inspirer des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI au moment de financer les infrastructures servant au transport aérien ;
- b) l'OACI devra trouver comment sensibiliser et susciter la volonté politique des États pour qu'ils mettent effectivement en œuvre les politiques pertinentes de l'OACI ;

- c) l'OACI doit élaborer un mécanisme de financement plus adapté, qui assiste les États cruellement dans le besoin et qui ne peuvent pas obtenir de financement adéquat de leurs Administrations.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 La Conférence voudra bien adopter les recommandations ci-après :

- a) L'OACI doit continuer à aider et sensibiliser les États à la mise en œuvre des recommandations de la dernière Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) consignées dans le Doc 9908 et d'autres éléments indicatifs contenus dans les Docs 9082, 9562 et 9161 ;
- b) L'OACI est invitée à élaborer des éléments indicatifs sur le mode de financement des projets de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) L'OACI doit fournir des éléments indicatifs aux États en matière de financement des infrastructures de l'aviation générale ;
- d) Les États doivent accompagner et encourager les aéroports et les prestataires des services de navigation aérienne à mettre en œuvre des projets de financement novateurs destinés à moderniser leurs infrastructures et à accroître leur capacité et leur efficacité ;
- e) Les États doivent continuer à mettre en œuvre, selon le cas et compte tenu des réalités nationales les politiques de l'OACI en matière de financement des infrastructures du transport aérien par des redevances aéroportuaires et des services de navigation aérienne.