



**NOTE DE TRAVAIL**

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne**

**3.4 : Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale**

**ASPECTS ÉCONOMIQUES ET ORGANISATIONNELS LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DU  
CONCEPT DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM) MONDIALE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note analyse des questions relatives à l'économie et à l'organisation dans le contexte du *Concept opérationnel d'ATM mondiale* de l'OACI (Doc 9854). Pour une mise en œuvre efficiente et rentable du concept, en particulier dans les domaines du financement de l'infrastructure et de la création d'un espace aérien sans discontinuité, la coopération internationale et la collaboration au sein de la communauté ATM devraient être renforcées. Pour souligner l'importance de la coopération internationale, il est proposé d'amender la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Étant donné que la mise en œuvre du concept est un processus progressif, l'OACI devrait continuer à surveiller les faits nouveaux afin de décider si des politiques ou des orientations supplémentaires sur la question seront nécessaires dans l'avenir.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* de l'OACI (Doc 9854) illustre la vision de l'OACI d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale. Avec un horizon de planification s'étendant jusqu'à 2025 et au-delà, le concept opérationnel prévoit un espace aérien organisé à l'échelle mondiale. L'objectif visé est de créer un espace aérien unique qui ne présente ni discontinuité ni discordance opérationnelles. Les avantages économiques attendus de ce nouveau système mondial comprennent, par exemple, des gains de temps pour les passagers, l'abaissement des tarifs, une productivité accrue, la stimulation des industries connexes et le transfert de compétences technologiques de pointe.

1.2 La présente note analyse certaines questions relatives à l'économie et à l'organisation de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale, en portant une attention particulière à la coopération internationale. Elle examine aussi le libellé actuel des parties pertinentes de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082).

## 2. ANALYSE

2.1 Le concept opérationnel d'ATM mondiale présuppose une collaboration et une participation continues de la communauté ATM, à savoir (par ordre alphabétique) la communauté des aéroports, les États, les fournisseurs de services ATM, les fournisseurs d'espace aérien, l'industrie du soutien à l'ATM, l'OACI, les organismes de réglementation et les usagers de l'espace aérien. Il est indispensable de renforcer la coopération et la collaboration de tous les membres de la communauté pour profiter des avantages des nouveaux systèmes.

2.2 La collaboration au sein de la communauté ATM pourrait notamment faciliter le financement des projets d'immobilisations. L'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du concept opérationnel devra, dans la plupart des cas, avoir la capacité de desservir un grand nombre d'États et demandera un investissement important dépassant la portée d'un seul État. Chaque État, région et zone homogène devra donc prévoir les investissements requis pour mettre en œuvre le concept opérationnel, et le calendrier de ces investissements, dans un environnement décisionnel coopératif. La 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, tenue à Montréal en 2007, a adopté une résolution qui prie instamment les États, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750). Le concept opérationnel et le GANP servent de cadre à la coopération mondiale et sont conformes aux programmes NextGen (système de transport aérien de la prochaine génération) des États-Unis et SESAR (Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen) européen.

2.3 La coopération internationale est aussi la clé de la création efficiente et rentable d'un espace aérien sans discontinuité à l'échelle régionale et/ou mondiale. Les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM) dans le cadre du concept opérationnel favoriseront un espace aérien sans discontinuité fondé sur les besoins opérationnels et techniques plutôt que sur les limites territoriales des États. Si un espace aérien sans discontinuité est intégralement mis en œuvre, on pourra envisager la couverture de zones plus vastes par un plus petit nombre d'installations et de services ATM. Dans certains endroits, des arrangements ATM sont appliqués à l'échelle régionale ou sont en cours d'élaboration<sup>1</sup>.

2.4 Le paragraphe 12 du Doc 9082 encourage la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne, lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs et des usagers concernés. Toutefois, le texte actuel du paragraphe 12 ne vise ni le concept opérationnel d'ATM mondiale ni le GANP. Le texte devrait être élargi pour inclure ces éléments comme cela a été fait dans d'autres documents de l'OACI. Il vaudrait mieux placer le nouveau texte immédiatement avant l'actuel paragraphe 18 car la coopération internationale n'est pas directement liée à l'autonomie et à la privatisation.

---

<sup>1</sup> En Europe, les initiatives Ciel unique européen (CUE), SESAR et bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB) sont en cours d'exécution. En mars 2007, la Commission européenne a publié un rapport d'activités à mi-parcours sur la création des FAB. Le rapport a confirmé que les FAB devraient être fondés sur des besoins opérationnels – en particulier les courants de trafic – plutôt que sur les frontières nationales existantes.

2.5 Certaines autres questions relatives à l'économie et à l'organisation risquent de surgir. Par exemple, la création d'un espace aérien sans discontinuité nécessitera la mise au point d'un système commun de redevances, ainsi que des principes pour la répartition des recettes entre les différents États composant un bloc d'espace aérien commun. Le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) décrit les faits nouveaux survenus récemment en Europe, mais ne donne pas d'orientations substantielles à cet égard. Il faudrait par ailleurs élaborer des méthodes pour évaluer les incidences économiques des résultats opérationnels découlant de la mise en œuvre du concept opérationnel (par exemple, comment établir la valeur du temps pour quantifier les gains de temps pour les passagers) dans un cadre d'analyses de rentabilité et d'analyses coûts-avantages.

2.6 Par ailleurs, il est nécessaire d'envisager comment mettre en application la gestion des performances dans le cadre du concept opérationnel d'ATM mondiale. Bien que la tâche n'ait pas encore été achevée, certaines orientations pratiques peuvent être consultées dans le *Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne* (Doc 9883), qui décrit comment adopter une approche fondée sur les performances dans la transition du système ATM actuel au futur système ATM. De plus, le document de l'OACI intitulé « *Performance Management and Measurement for Air Navigation Services Providers* », affiché sur le site web de la conférence CEANS, prend en compte le concept opérationnel d'ATM mondiale dans son étude des aspects liés aux performances économiques et aux performances de gestion des fournisseurs de services de navigation aérienne.

2.7 La mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale au moyen du GANP, utilisé comme document de planification de la mise en œuvre, étant un processus dynamique, il serait prématuré d'entreprendre l'élaboration de politiques supplémentaires pour traiter des questions analysées aux paragraphes 2.5 et 2.6 ci-dessus. Pour le moment, le suivi des faits nouveaux et la collecte de renseignements sur la question pourraient permettre à l'OACI de déterminer si des politiques supplémentaires, ainsi qu'une certaine forme d'éléments indicatifs, seraient nécessaires dans l'avenir.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 De l'analyse qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) Les États devraient viser la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel d'ATM mondiale, utilisant le GANP pour planifier de la mise en œuvre, par la coopération internationale et la collaboration au sein de la communauté ATM.
- b) L'OACI devrait continuer de surveiller l'évolution des aspects économiques et organisationnels liés au concept opérationnel d'ATM mondiale et au GANP pour déterminer si des politiques et des éléments indicatifs sur le sujet seront nécessaires dans l'avenir.
- c) L'OACI devrait amender le paragraphe 12 du Doc 9082 pour souligner la nécessité d'une coopération internationale dans la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale et du GANP.

### 4. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DE POLITIQUES

4.1 Conformément à la conclusion c) du paragraphe 3.1, il est proposé de remplacer le paragraphe 12 du Doc 9082 par le nouveau paragraphe ci-après, qui serait incorporé immédiatement avant le paragraphe 18 :

***Coopération internationale***

*xx. Le Conseil encourage la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne, lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs et des usagers concernés, de manière à faciliter la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale de l'OACI sur la base des orientations fournies dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). (Voir aussi le paragraphe 18 concernant la perception des redevances.)*

**5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE**

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) examiner et adopter les conclusions du paragraphe 3.1 ;
- b) examiner et approuver les propositions d'amendement du Doc 9082 figurant au paragraphe 4.1

— FIN —