



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 2 : Dotation du système mondial de navigation aérienne

2.3 : Prestation future de l'assistance météorologique aéronautique

**ÉLABORATION D'UN MÉCANISME DE RECOUVREMENT DES COÛTS LIÉS À LA
FOURNITURE DES RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de la nécessité de prendre en temps utile des mesures visant à fournir des lignes directrices et des orientations actualisées sur le recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique, et d'une proposition tendant à apporter au Groupe d'experts en météorologie l'aide dont il a besoin dans le domaine de l'économie des services aéroportuaires et de navigation aérienne.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à prendre acte de l'information contenue dans la présente note ;
- b) à approuver la recommandation figurant à la section 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 La Réunion météorologie (MET) à l'échelon division (2014) (MET/14) de l'OACI a reconnu la nécessité d'examiner comment les États, les prestataires nationaux de services météorologiques et les autorités désignées en matière de tarification recouvrent actuellement les coûts liés à la fourniture de l'assistance météorologique aéronautique. Sur la base du Rapport de la Réunion météorologie de 2014 (Doc 10045), et plus particulièrement de la Recommandation 4/4, le Secrétariat a été chargé d'élaborer, par l'entremise de la Direction du transport aérien (ATB) et en coordination avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM), des orientations traitant des pratiques équitables de recouvrement des coûts lorsque l'assistance météorologique aéronautique est assurée sur une base multirégionale, régionale ou sous-régionale (cf. Doc 10045). La Recommandation 4/4 de la Réunion MET/14 a conduit plus tard à l'élaboration de la fiche de tâches METP.011.01 confiée au Groupe d'experts en météorologie (METP) par la Commission de navigation aérienne (ANC).

1.2 La prestation de l'assistance météorologique aéronautique est sur le point de connaître un changement de paradigme. Les fournisseurs nationaux de services météorologiques et les entités privées sont désormais en mesure de produire et de diffuser auprès des décideurs de l'aviation des informations météorologiques couvrant de vastes zones géographiques qui englobent de multiples États et régions d'information de vol (FIR). Par ailleurs, les usagers de l'aviation ont exprimé le besoin d'informations cohérentes à l'échelle mondiale sur les conditions météorologiques dangereuses, qui sont fondées sur les phénomènes et destinées à appuyer les capacités opérationnelles envisagées pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

1.3 En réponse au besoin d'amélioration des observations et des prévisions des conditions météorologiques dangereuses exprimé par les usagers de l'aviation, la Réunion MET/14 a adopté la Recommandation 2/9 qui préconise la « mise en œuvre d'un système consultatif régional sur certaines conditions météorologiques dangereuses en route ». Cette recommandation a amené l'ANC à charger le METP d'élaborer un tel système consultatif régional sous forme de fiche de tâches METP.007.01. L'examen plus approfondi de la question au sein du METP et l'affinement des besoins des usagers de l'aviation ont conduit à un recentrage sur la fourniture d'informations relatives aux conditions météorologiques dangereuses fondées sur les phénomènes, qui ne s'arrête pas aux frontières des FIR. Le METP joue donc un rôle moteur dans la transformation de la prestation de l'assistance météorologique aéronautique demandée par la Réunion MET/14 et confirmée par l'ANC.

1.4 Il importe de connaître dans quelle mesure ce changement de paradigme dans la fourniture de l'assistance météorologique aéronautique peut influencer sur le recouvrement des coûts de l'information météorologique. Au fur et à mesure que de nouveaux services météorologiques deviennent disponibles et que l'information existante est fournie de manière plus efficace, il peut se révéler nécessaire d'actualiser les mécanismes servant à recouvrer les coûts de l'assistance météorologique aéronautique. Le défi consiste à assurer la conformité de toute mise à jour aux principes clés de tarification figurant dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Plus précisément, les États doivent veiller à ce que les redevances soient fondées sur les coûts, transparentes et non discriminatoires, et ne mènent pas à un subventionnement croisé d'autres utilisateurs. Le respect de ces principes a profité à l'aviation internationale de nombreuses façons. En particulier, ces principes ont joué un rôle crucial en empêchant la prolifération des redevances aéroportuaires et des redevances de services de navigation aérienne, en encourageant une prestation plus efficace des services et en stimulant la croissance de l'aviation internationale.

1.5 Pour relever ce défi, le METP devra travailler en étroite collaboration avec le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP). L'AEP et l'ANSEP sont responsables de la tenue à jour des informations contenues dans le Doc 9082 et ont fréquemment aidé l'ATB et l'ANC à rédiger des orientations sur la question du recouvrement des coûts et l'économie de la prestation de services.

2. ANALYSE

2.1 Presque tous les États membres de l'OACI disposent d'un mécanisme quelconque de recouvrement des coûts de la prestation de l'assistance météorologique aéronautique. Toutefois, les mécanismes actuels de recouvrement des coûts liés aux informations météorologiques reposent en grande partie sur des produits d'information météorologique textuels existants.

2.2 Les mécanismes actuels de recouvrement des coûts des informations météorologiques destinées à l'aviation civile sont probablement insuffisants pour garantir que les États, les services météorologiques nationaux et les autorités désignées chargées de la tarification seront à même de

recouvrer convenablement les coûts de la prestation de l'assistance météorologique aéronautique à mesure de la poursuite de ce changement de paradigme.

2.3 Les exploitants aériens considèrent que le changement de paradigme dans la fourniture d'informations météorologiques destinées à l'aviation civile répond à deux besoins principaux, comme suit :

- 1) la disponibilité d'informations à l'échelle mondiale et régionale améliorera le niveau de sécurité des vols dans les régions du monde pour lesquelles les informations météorologiques sont insuffisantes ou inexistantes ;
- 2) une information météorologique numérique cohérente à l'échelle mondiale, fondée sur les phénomènes et géoréférencée améliorera l'efficacité des opérations aériennes internationales, grâce à une meilleure intégration dans les systèmes et processus de planification des vols.

2.4 Les exploitants aériens soutiennent donc le changement de paradigme dans la fourniture d'informations météorologiques destinées à l'aviation civile. Certains craignent cependant qu'une modification quelconque du mode de recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique ne s'effectue pas conformément aux principes de tarification clés de l'OACI et entraîne des frais en double pour la fourniture des mêmes renseignements météorologiques par différentes entités.

2.5 Le recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique est régi par le Document 9082. Des précisions et des orientations supplémentaires figurent dans les deux manuels économiques d'appui, à savoir le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) et le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562). Les Documents 9161 et 9082 sont tenus à jour respectivement par le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP). L'ANSEP et l'AEP fournissent de l'aide à l'ATB.

2.6 L'OACI a créé par le passé des groupes spécialisés pour traiter de questions spécifiques liées à la fourniture d'informations météorologiques destinées à la navigation aérienne internationale.

2.6.1 En particulier, l'OACI a convoqué la première réunion de l'Équipe spéciale internationale sur les cendres volcaniques (IVATF) en juillet 2010, afin de donner suite aux mesures engagées par le Bureau Europe et Atlantique Nord en réponse à l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en avril 2010. Selon son mandat, l'IVATF était chargée de plusieurs tâches consistant notamment à proposer des révisions à apporter aux orientations sur les plans d'urgence relatifs aux cendres volcaniques, à établir des seuils de concentration des cendres, à améliorer les systèmes de détection des cendres, à examiner les notifications et les avertissements concernant les cendres volcaniques, ainsi qu'à améliorer et à harmoniser les modèles de dispersion. Lors de sa quatrième réunion tenue en juillet 2012, l'IVATF a formulé 24 recommandations.

2.6.2 De même, en février 2012, l'OACI a créé l'Équipe de projet sur les besoins et l'échange de renseignements en matière de météorologie aéronautique (MARIE-PT) pour étudier le concept de fourniture d'informations météorologiques à l'appui de la gestion mondiale du trafic aérien et élaborer des orientations sur l'échange numérique d'informations météorologiques aéronautiques. Les travaux de l'Équipe ont abouti à la publication du *Manuel sur l'échange numérique de renseignements météorologiques aéronautiques* (Doc 10003) et au perfectionnement du modèle d'échange d'information aéronautique (IWXXM) de l'OACI, en particulier les produits qui seront disponibles en format IWXXM pour l'Amendement 77 à l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*.

2.7 L'OACI a par ailleurs établi ou encouragé des groupes spécialisés ou des ententes pratiques pour traiter des questions liées aux politiques financières concernant la prestation des services de navigation aérienne, notamment en instituant des réunions conjointes des Groupes d'experts et en créant des groupes de travail multidisciplinaires.

2.7.1 La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), qui s'est tenue à Montréal du 15 au 20 septembre 2008, a formulé plusieurs recommandations à propos de la révision des éléments indicatifs de l'OACI contenus dans le Doc 9082 et les documents économiques d'appui figurant dans le Doc 9161 et le Doc 9562. L'AEP et l'ANSEP ont tenu des réunions conjointes pour donner efficacement suite aux recommandations de la CEANS. Lors de la quatrième réunion conjointe AEP-ANSEP, les deux groupes sont parvenus à de nombreuses conclusions en ce qui concerne les propositions de mise à jour des documents susmentionnés.

2.7.2 La *sixième Conférence mondiale de transport aérien* (AT/Conf/6), qui a eu lieu du 18 au 22 mars 2013 à Montréal, a porté sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne en ce qui concerne la modernisation du système aéronautique. L'AT/Conf/6 a formulé la Recommandation 2.7/1b qui préconisait la création d'un groupe de travail multidisciplinaire chargé d'examiner les difficultés que pose la mise en place d'incitations opérationnelles et économiques permettant de tirer rapidement parti des nouvelles technologies et procédures décrites dans les modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) (ATConf/6-WP/104). En réponse à cette recommandation, l'OACI a créé le groupe de travail multidisciplinaire (MDWG) lié à la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (MDWG-ASBU), qui est chargé d'aider le Secrétariat à effectuer les travaux requis pour donner suite à la Recommandation 2.7/1b. Le MDWG-ASBU avait pour tâche de présenter au Conseil un rapport portant, entre autres, sur l'applicabilité des incitations économiques et opérationnelles aux programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien, sur la définition des incitations financières et sur la manière dont ces incitations pourraient être prises en compte dans les politiques et éléments indicatifs de l'OACI. De plus, il a été demandé au MDWG-ASBU de présenter ses conclusions lors d'une réunion conjointe AEP-ANSEP, qui déterminera s'il est possible de modifier les éléments indicatifs existants en vue d'y intégrer ces conclusions.

3. CONCLUSION

3.1 La fourniture d'informations météorologiques aéronautiques destinées à l'aviation civile devrait subir une transformation au cours de la prochaine décennie. Il importe que toute modification du mode de recouvrement des coûts connexes reste conforme aux principes de tarification clés de l'OACI. Certes, le METP tient beaucoup à aller de l'avant, mais il a besoin de l'aide d'experts possédant une connaissance de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne ainsi que des politiques de tarification de l'OACI. Par conséquent, le PEFM tirerait profit de la création d'un groupe de travail multidisciplinaire, dont les membres seraient issus notamment de l'AEP et de l'ANSEP, et qui serait chargé de trouver de nouveaux mécanismes de tarification permettant de recouvrer les coûts associés à la prestation de l'assistance météorologique aéronautique.

3.2 À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/x — Élaboration de mécanismes de recouvrement des coûts liés à la fourniture de renseignements météorologiques aéronautiques

Il est recommandé que la Conférence :

a) convienne de la nécessité de déterminer rapidement à quel point la prestation de l'assistance météorologique aéronautique a changé, comment elle continuera d'évoluer et dans quelle mesure ces changements sont susceptibles d'influer sur le recouvrement des coûts pertinents associés à la prestation de services sur une base multirégionale, régionale et sous-régionale ;

b) demande à l'OACI de créer un groupe de travail multidisciplinaire approprié, composé d'experts possédant les connaissances et l'expertise requises, et de s'employer, en étroite coordination avec l'OMM, à examiner dans quelle mesure les services ont changé, à cerner les nouvelles difficultés de recouvrement des coûts qui ont surgi et à trouver des mécanismes éventuels permettant de recouvrer ces coûts conformément aux principes de tarification clés de l'Organisation. Les conclusions de ce groupe doivent ensuite être présentées au METP, à l'AEP et à l'ANSEP, pour examen approfondi.

— FIN —