



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 40 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

RAPPORT SUR LES FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LES ASPECTS ÉCONOMIQUES
DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des travaux de l'OACI relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne, en mettant l'accent sur le suivi de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et des décisions de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI. La note présente par ailleurs le plan des travaux futurs (relevant du cadre de régulation économique et du programme de travail d'assistance technique) dans ce domaine. Le plan des travaux proposé aide les États à identifier et à combler les déficits d'infrastructure, et à faciliter le financement public et privé et l'accès aux financements requis pour couvrir les besoins à long terme, tout en insistant sur la mise en œuvre de la politique de l'OACI pour faire avancer l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'Organisation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) examiner les travaux de l'OACI relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne, présentés à la section 2 ;
- b) approuver le plan des travaux futurs de l'Organisation dans ce domaine, présentés à la section 3 ;
- c) prendre en compte les renseignements contenus dans la présente note lors de la mise à jour de la Résolution A38-14 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	Doc 10009, <i>Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)</i> Doc 10027, <i>Rapport de la Commission économique de la 38^e session de l'Assemblée</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> A38-WP/56, <i>Résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien</i> A39-WP/3, <i>Rapport sur la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et des décisions de la 38^e session de l'Assemblée</i> A39-WP/8, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> A39-WP/xx, <i>Proposition de projet de budget de l'Organisation pour 2017, 2018 et 2019</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les travaux de l'Organisation relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne ont été effectués conformément au plan d'action du Conseil pour la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et des décisions pertinentes de l'Assemblée. Les tâches achevées ou amorcées sont résumées ci-après, et l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures recommandées par l'ATConf/6 figure en appendice à la note A39-WP/3, *Rapport sur la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et des décisions de la 38^e session de l'Assemblée*.

2. TRAVAUX ACCOMPLIS PAR L'OACI

2.1 **Modernisation du système de transport aérien.** Dans le cadre du suivi de l'ATConf/6, un Groupe de travail multidisciplinaire sur les défis économiques liés à la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) a élaboré des rapports sur la façon d'effectuer les analyses coûts-avantages, les analyses de rentabilisation et les analyses d'impact économique, et de mettre en place les mécanismes de financement. Le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) ont été chargés d'élaborer, en s'inspirant de ces rapports, des éléments d'orientation autonomes qui seront intégrés sous forme de renvoi dans l'édition 2019 du Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

2.2 En ce qui concerne l'utilisation d'incitations destinées à encourager la mise en œuvre des ASBU, il a été conclu que : a) la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) existante suffit pour traiter de la question des incitations financières ; et b) de nouveaux éléments d'orientation — qui figureront également dans l'édition 2019 du GANP — devraient être élaborés sur le rôle/l'utilisation potentiel des incitations opérationnelles dans le cadre de l'évaluation des avantages économiques et en matière de performance.

2.3 L'ANSEP est parvenu à un consensus sur la suppression du terme « provisoire » de la politique provisoire existante en matière d'allocation des surcoûts des services plus avancés du système mondial de navigation par satellite (GNSS) qui sont fournis à l'aviation civile.

2.4 **Financement des fonctions de supervision.** Les politiques et les orientations existantes de l'OACI sur le financement des fonctions de supervision, contenues dans le Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité*, sont toujours valides pour traiter des défis auxquels sont confrontés les États et les organisations régionales, mais l'AEP et l'ANSEP ont recommandé qu'une fois qu'un État délègue sa fonction de supervision à une organisation régionale, le chevauchement des fonctions de supervision entre les États et les organisations régionales devrait être évité.

2.5 **Gestion et financement des infrastructures.** Un rapport actualisé sur l'économie des aéroports est consultable sur le site web de l'OACI (www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx). Dans le cadre de l'étude des moyens permettant de financer l'aménagement des infrastructures d'aviation selon la recommandation de l'ATConf/6, des recherches approfondies ont été menées sur les expériences des États en matière d'élaboration de divers modèles de partenariat public-privé (PPP) pour les projets d'infrastructures (www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx). Les renseignements tirés de ces recherches peuvent être utilisés par les responsables de l'élaboration des politiques, les planificateurs économiques, les parties prenantes de l'aviation et les institutions financières lors de l'examen des options de gestion et de financement de l'aménagement des infrastructures de l'aviation. Des orientations sur le PPP figureront dans l'édition 2018 du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

2.6 Les travaux ont démarré sur la question de la gestion et de l'exploitation des aéroports économiquement non viables qui sont requis dans le cadre d'un réseau intégré de transport aérien international et à des fins socio-économiques. Le projet de rapport, qui mettra l'accent sur la façon dont les éléments d'orientation existants du Doc 9562 pourraient servir dans ce contexte, sera achevé en 2016.

2.7 **Mise en œuvre de la politique de l'OACI.** Une enquête auprès des États a été menée en 2015 sur le niveau de mise en œuvre de la politique de l'OACI relative aux redevances. Le résultat de l'enquête, qui est mis à disposition de l'Assemblée dans une note de référence, indique que la plupart des 83 États/Territoires répondants (qui couvrent 84 % des départs de vols à l'échelle mondiale) se sont conformés à la politique de l'OACI. Cependant, il y a encore une marge pour que les États mettent en œuvre certains principes précis. Ce résultat peut servir de référence pour mesurer les progrès de l'initiative NCLB de l'OACI.

2.8 Des efforts ont été déployés pour promouvoir et faire mieux connaître la politique de l'OACI relative aux redevances, avec un accent sur la mise en œuvre, en recourant à des cours de formation, des réunions, des lettres aux États, et aux médias sociaux. À titre d'exemple, un cours de formation sur les redevances d'usage des installations aéroportuaires a été dispensé régulièrement tout au long de 2015, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI) ; au total, 303 participants issus de 95 États y ont assisté. Un séminaire d'une journée consacré à la politique et aux orientations de l'OACI sur l'économie des aéroports et la supervision économique a été organisé en marge de la conférence de l'ACI sur l'investissement dans les aéroports (décembre 2015, New Delhi, Inde).

2.9 En reconnaissance du rôle essentiel des infrastructures de l'aviation dans l'accroissement de la connectivité et la promotion du voyage, du tourisme et du commerce, et dans le développement économique, les travaux et les orientations de l'OACI ayant trait à l'aménagement, à la gestion et au financement des infrastructures ont été intégrés dans divers déclarations et plans d'action adoptés par les réunions régionales de l'OACI sur le transport aérien.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 D'après les prévisions, le trafic aérien doublera d'ici 2030, ce qui exercera une pression accrue sur les infrastructures de l'aviation existantes. Sans d'importants investissements sur une longue période et sans la collaboration de nombre d'États pour moderniser et élargir les infrastructures de l'aviation, le recours à l'aviation comme moteur de développement économique sera fortement entravé. Par ailleurs, en dépit de sa nature transversale et de ses liens multiples avec d'autres secteurs économiques, le transport aérien n'a reçu que 4,2 % (4,6 milliards USD) du total de l'aide publique au développement fournie par l'ensemble des donateurs pour les infrastructures économiques et les services au cours de la dernière décennie (2005-2013). À titre de comparaison, une part de 54,7 % correspondant à 60,9 milliards USD a été affectée au transport routier.

3.2 Compte tenu de ce qui précède et conformément aux objectifs de l'initiative NCLB, les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne seront conçus pour aider les États à identifier et à combler les déficits d'infrastructure, à faciliter le financement public et privé et l'accès aux financements requis pour couvrir les besoins à long terme, et à veiller à la viabilité économique des projets d'infrastructure.

3.3 De plus, le programme de travail continuera de contribuer à :

- a) renforcer les capacités organisationnelles des aéroports et des fournisseurs des services de navigation aérienne ;
- b) réduire la charge financière et les coûts liés à l'exercice des fonctions de supervision réglementaire ;
- c) protéger les intérêts des utilisateurs ;
- d) permettre de tirer parti de façon précoce des nouvelles technologies.

Une description détaillée des tâches du présent programme figure dans la note A39-WP/xx, *Proposition de projet de budget de l'Organisation pour 2017, 2018 et 2019*.

3.4 Lors de l'exécution du programme de travail, la priorité sera donnée à la mise en œuvre des politiques et orientations actuelles et nouvelles visant à faire avancer l'initiative NCLB de l'OACI. Le résultat de ces travaux contribuera, en conséquence, à la réalisation des Objectifs de développement durable des Nations Unies, en particulier la cible 9.1 de l'objectif 9, « *Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation inclusive et durable et encourager l'innovation,* » qui prévoit l'aménagement des infrastructures pour appuyer le développement économique et le bien-être humain, en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous.

3.5 Les travaux de l'OACI apporteront aussi une contribution au Forum mondial sur les infrastructures que les États ont convenu de créer au titre du *Programme d'action d'Addis-Abeba*, qui a été adopté par la troisième Conférence internationale des Nations Unies sur le financement du développement, tenue en juillet 2015 (<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3/>). Dans le cadre de ce Forum, l'OACI mettra en exergue l'impact et les avantages économiques des infrastructures de l'aviation, accroîtra les possibilités d'investissement dans les infrastructures de l'aviation, et renforcera la coopération avec les institutions financières et les planificateurs économiques en vue de surmonter l'obstacle de la faible priorité accordée à l'aviation en matière de financement.