

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 33 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

RAPPORT SUR L'ÉVOLUTION DES ASPECTS ÉCONOMIQUES
DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte des travaux de l'OACI relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne faisant suite aux décisions de la 39^e session de l'Assemblée. Des efforts ont été déployés pour élaborer des orientations pour s'attaquer à la question des aéroports économiquement non viables, de mettre à jour et d'affiner les politiques et orientations existantes, de fournir de nouveaux outils et orientations pour soutenir les décisions d'investissement dans l'infrastructure aéronautique, et de moderniser les *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100). La note de travail présente également le plan des travaux futurs dans ce domaine (qui s'inscrivent dans le cadre des programmes des travaux de réglementation économique et d'assistance technique), en mettant l'accent sur l'actualisation et l'élaboration constantes des politiques, orientations et outils pertinents, et en sensibilisant les États et les fournisseurs de services à la mise en œuvre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- examiner les travaux menés par l'OACI et figurant à la section 2 ;
- approuver le programme d'activités de l'Organisation figurant à la section 3 ;
- tenir compte des renseignements fournis dans la présente note de travail pour mettre à jour la Résolution A39-15 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 — <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités auxquelles il est fait référence dans la présente note de travail seront menées sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> Doc 10078, <i>Rapport de la Commission économique — 39^e session de l'Assemblée</i> 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 (cinquième édition)</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports (troisième édition)</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports (quatrième édition provisoire)</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx A40-WP/17-EC/2, Financement du développement d'infrastructures aéronautiques de qualité A40-WP/22-EC/7, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2022

1. INTRODUCTION

1.1 Les travaux de l'Organisation ayant trait aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne ont été menés conformément aux décisions pertinentes de la 39^e session de l'Assemblée. Ils ont essentiellement consisté à résoudre des questions liées aux aéroports économiquement non viables, à actualiser les politiques et orientations existantes, à fournir de nouveaux outils et orientations pour soutenir les décisions concernant les investissements dans l'infrastructure aéronautique, et à moderniser les *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100). En outre, l'examen d'autres orientations pour le recouvrement des coûts de prestation des services aéroportuaires et de navigation aérienne se poursuit.

2. TRAVAUX RÉALISÉS PAR L'OACI

2.1 **Gestion et exploitation des aéroports économiquement non viables.** L'élaboration d'orientations sur la gestion et l'exploitation des aéroports économiquement non viables, mais nécessaires, dans le cadre d'un réseau de transport intégré, pour assurer la sécurité et la sûreté du transport aérien international, et satisfaire des besoins socioéconomiques et d'autres intérêts stratégiques nationaux, notamment l'obligation sociale de fournir une connectivité et des services essentiels dans tout le pays, est une des questions restées en suspens depuis la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS, 2008).

2.2 Les aéroports économiquement non viables se heurtent à des difficultés intrinsèques, notamment le faible volume ou le manque de trafic passagers et/ou de fret, les infrastructures désuètes et les recettes aéronautiques insuffisantes pour couvrir leurs coûts d'exploitation. De plus, les investisseurs privés ne s'intéressent pas aux aéroports qui offrent très peu ou pas de possibilités commerciales et dont le potentiel pour ce qui est de générer des recettes non aéronautiques est par conséquent limité. Il se pourrait donc que les administrations aéroportuaires ne puissent pas exploiter de façon durable ces infrastructures, en dépit de la nécessité de gérer le trafic aérien dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté, et d'efficacité.

2.3 Une solution de plus en plus répandue pour surmonter ces défis consiste à gérer et à exploiter un groupe d'aéroports suivant le modèle de « réseau aéroportuaire ». Le réseau aéroportuaire offre plusieurs avantages : il permet, entre autres, de mieux gérer la capacité et utiliser des ressources à l'échelle du réseau, de réduire les coûts d'exploitation grâce à des économies d'échelle et d'envergure, et de faciliter l'accès de tous les aéroports aux marchés financiers. L'approche basée sur le réseau pourrait inclure une subvention croisée des aéroports non rentables par les aéroports rentables, d'où l'importance de s'assurer que les quatre principes clés de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), à savoir la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, ainsi que les dispositions plus spécifiques de la politique, sont observés.

2.4 Pour la résolution des questions liées au réseau aéroportuaire, le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) a préparé des orientations spécifiques, en tenant compte des préoccupations que soulève la subvention croisée, afin de s'assurer que l'appui aux aéroports économiquement non viables, dans le contexte des réseaux aéroportuaires, soit fourni conformément aux politiques du Doc 9082. Ces orientations ont été parachevées et seront insérées dans la quatrième édition du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562, une version préliminaire est mise à la disposition de l'Assemblée à des fins de référence).

2.5 **Actualisation et affinage des politiques et orientations de l'OACI.** La 39^e session de l'Assemblée a demandé « *au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers* » (voir A39-15, Doc 10075). À la suite de cette demande, les politiques et les éléments indicatifs ont fait l'objet d'une mise à jour et de modifications exhaustives.

- a) *Définitions des termes « redevances différentielles » et « redevances modulées ».* Des clarifications ont été apportées afin d'éliminer la confusion entourant les définitions de ces termes. Le texte final sera inséré dans tous les documents pertinents de l'OACI, notamment les Doc 9082 et 9562 ;
- b) *Mise à jour de la troisième édition du Doc 9562.* Le manuel a été entièrement passé en revue afin de relever les orientations susceptibles de manquer de pertinence, de clarté ou de comporter des contradictions, et de clarifier les définitions des activités aéronautiques et des activités non aéronautiques (voir la quatrième édition préliminaire du Doc 9562) ;
- c) Étant donné les changements apportés aux politiques et orientations qui figurent dans les Doc 9082 et 9562, le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) a été chargé, avec le soutien du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP), de *mettre à jour la cinquième édition du Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161).*

2.6 **Orientations et outils pour soutenir les décisions de financement des investissements de l'infrastructure aéronautique.** Des efforts ont été déployés pour fournir des orientations et des outils pratiques afin d'aider les États à mener des analyses en vue de soutenir le financement des infrastructures aéroportuaires et de la navigation aérienne. Des orientations et outils supplémentaires suivants ont été élaborés et peuvent être utilisés par les responsables des politiques, les planificateurs économiques, les parties prenantes de l'aviation et les institutions financières pour examiner les options d'investissement de développement de l'infrastructure aéronautique :

- a) *des éléments indicatifs sur les mesures incitatives opérationnelles* ont été élaborés et seront insérés dans le document pertinent de l'OACI, en tenant compte d'une proposition présentée à la treizième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/13) relativement à la prise en compte d'éventuelles mesures incitatives opérationnelles dans l'élaboration de nouveaux concepts de gestion du trafic aérien (ATM) ;
- b) *l'élaboration d'éléments indicatifs sur les analyses de rentabilité, les analyses coûts-avantages, les analyses de l'incidence économique et les analyses coût-efficacité* est rendue au stade final. Ces éléments indicatifs visent à expliquer en détail comment utiliser ces techniques pour évaluer l'analyse économique et financière des grands projets d'infrastructure aéronautique. Ils tiennent également compte des recommandations du Groupe de travail multidisciplinaire sur les difficultés économiques liées à l'implantation des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (MDWG-ASBU) ;

- c) une *nouvelle plateforme en ligne d'analyse coûts-avantages (ACA)* a été développée afin d'analyser les investissements dans des projets d'infrastructure aéronautique déterminés, en s'appuyant sur les travaux du MDWG-ASBU (<https://d-iasdex.icao.int/CBA/>). La plateforme d'ACA permet aux utilisateurs d'évaluer et d'estimer les coûts et les avantages de différentes options d'investissement pour le projet en question. Elle comprend plusieurs types d'analyse, notamment la valeur actuelle nette (VAN), le taux de rentabilité interne (IRR) et le rapport coûts-avantages. Les États membres auront accès à la plateforme d'ACA et recevront des orientations sur son utilisation.

2.7 En outre, les troisième et quatrième forums aéronautiques mondiaux de l'OACI (IWAF) ont aussi recommandé une approche qui permettra aux États de relever les défis que pose le financement de l'infrastructure aéronautique. La note de travail A40-WP/17-EC/2, *Financement du développement d'une infrastructure aéronautique de qualité* fournit des renseignements à ce sujet.

2.8 **Modernisation des Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne (Doc 7100).** Une application en ligne du Doc 7100, *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* permettant de convertir la version imprimée du Doc 7100 en un outil web a été développée dans le but d'améliorer le service offert par l'OACI en fournissant aux États membres un outil convivial et pratique pour analyser les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. La nouvelle application offre une plateforme analytique permet de formuler et de faire une analyse comparative des politiques qui régissent la tarification de ces redevances.

2.9 D'autres améliorations, comme l'incorporation de données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) pour calculer les redevances de services de navigation aérienne par région d'information de vol (FIR), sont actuellement apportées à l'application. Les États sont encouragés à utiliser la version en ligne du Doc 7100 — *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne*, et à soumettre sous forme électronique les modifications portant sur les redevances (<https://data.icao.int/AeroTariffs>).

2.10 **Éléments indicatifs sur le recouvrement des coûts de prestation de services d'aéroport et de navigation aérienne.** Étant donné l'utilisation croissante de systèmes d'aéronefs non habité (UAS) et la croissance rapide de ce marché, une analyse des mesures éventuelles pour tenir compte des *aspects économiques, en particulier la tarification des redevances pour l'exploitation des UAS* a été effectuée. Des analyses plus approfondies sont en cours pour évaluer l'utilisation des UAS et son incidence, et pour examiner l'éventail de mécanismes et d'approches éventuels de recouvrement des coûts de fourniture des services de navigation aérienne aux UAS, d'une manière juste et équitable.

2.11 La fourniture de services météorologiques aéronautiques à l'aviation civile internationale devrait subir au cours de la prochaine décennie une transformation qui va de pair avec la modernisation du transport aérien envisagée dans le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (GANP) et sa méthodologie ASBU. Des travaux sont actuellement menés avec le Groupe d'experts en météorologie (METP) en vue de formuler des avis sur un *éventuel mécanisme pour régler une question liée au recouvrement des coûts de fourniture de services météorologiques aéronautiques* à l'aviation civile internationale conformément aux principes clés de tarification de l'OACI et en tandem avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM).

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 Étant donné les travaux en cours présentés plus haut et décrits dans le plan d'activités 2020-2022 de l'OACI, les travaux futurs dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (un aspect des programmes des travaux de réglementation économique et d'assistance technique) porteront en priorité sur la mise à jour et l'élaboration constantes de politiques, d'orientations et d'outils pertinents. L'Organisation va aussi mettre l'accent sur la sensibilisation aux politiques et aux orientations de l'OACI, en particulier leur mise en œuvre par les États et les fournisseurs de services dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). À cet égard, les États seront encouragés à utiliser les outils en ligne dans la prise de décisions d'investissement dans le développement et la modernisation des infrastructures aéronautiques, en plus des travaux proposés dans la note de travail A40-WP/17-EC/2 sur le financement du développement d'une infrastructure aéronautique de qualité.

— FIN —