

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 36 : 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 relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne réalisés par l'OACI conformément à la résolution A40-9 de l'Assemblée. L'Organisation s'est employée à actualiser les politiques et orientations existantes, à élaborer de nouvelles orientations sur le financement des infrastructures de l'aviation, et s'est penchée sur de nouvelles questions comme les mécanismes de recouvrement des coûts pour la fourniture de services météorologiques (MET) aéronautiques, les services de renseignements sur la météorologie de l'espace et le financement de l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité (UAS). La reprise des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) qui font face aux conséquences économiques de la pandémie de COVID-19 est aussi à l'ordre du jour des travaux. La présente note décrit également le plan des travaux futurs dans ce domaine (en phase avec le Plan d'activités 2023-2025), qui portent principalement sur l'actualisation et l'élaboration constantes des politiques, des orientations et des outils favorisant la viabilité économique des aéroports et des ANSP et les besoins de financement à court, à moyen et à long terme.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner les travaux réalisés par l'OACI décrits au paragraphe 2 ;
- à approuver le plan des travaux de l'Organisation figurant au paragraphe 3 ;
- à examiner les informations contenues dans la présente note pour l'actualisation de la résolution A40-9 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 de l'OACI visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire de 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF), selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2023-2025 de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 10139, <i>Rapport de la Commission économique de la 40^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>

	<p>Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (cinquième édition)</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports (quatrième édition)</i> A41-WP/11-EC/1, Mesures économiques et financières adoptées par les États pour faire face aux incidences de la pandémie de COVID-19 et expériences vécues par les États en la matière A41-WP/17-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 2023-2025</p>
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation a mené ses travaux sur les aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne en application de la résolution A40-9 de l'Assemblée (appendice C). L'accent a été mis sur l'actualisation des politiques et des orientations existantes, l'élaboration de nouvelles orientations et de nouveaux outils relatifs au financement de l'infrastructure de l'aviation et sur l'examen de nouvelles questions comme les mécanismes de recouvrement des coûts pour la fourniture de services météorologiques (MET) aéronautiques, les services de renseignements sur la météorologie de l'espace et le financement de l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité (UAS).

1.2 D'autres mesures sont prises pour faire face aux incidences économiques à court, à moyen et à long terme de la pandémie de COVID-19 sur les aéroports et les services de navigation aérienne, notamment pour soutenir la viabilité financière du secteur et l'investissement en capital dans de nouvelles infrastructures modernisées en vue de répondre aux besoins futurs en matière de capacité et aux Objectifs de développement durable pertinents.

2. TRAVAUX RÉALISÉS PAR L'OACI

2.1 **Politiques et orientations de l'OACI** — La cinquième édition du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) a fait l'objet de mises à jour exhaustives, destinées à moderniser et à simplifier le texte du manuel et à y intégrer les modifications de la dernière mise à jour du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562). À la huitième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP/8), tenue du 29 novembre au 3 décembre 2021, il a aussi été suggéré que le texte soit modifié pour tenir compte de la modification des redevances de services de navigation aérienne afin d'améliorer la performance des usagers de l'espace aérien sur le plan de l'environnement. Les modifications apportées au Doc 9161 et au Doc 9562 seront intégrées aux paragraphes pertinents de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082).

2.2 Le nouveau document distinct portant sur les *Orientations sur les études de rentabilité, les analyses coûts-avantages, les analyses de l'incidence économique et les analyses coût-efficacité* a été finalisé et adopté à la réunion AEP-ANSEP/8. Il explique en détail, en s'appuyant sur des exemples pratiques, comment mener une analyse économique et financière pour évaluer les coûts et les avantages de projets d'infrastructure de l'aviation. Il peut être utilisé par les décideurs, les planificateurs économiques, les parties prenantes du secteur et les institutions financières lorsqu'ils étudient des options d'investissement dans des projets de développement de l'infrastructure de l'aviation.

2.3 La version préliminaire de la sixième édition du Doc 9161 et les nouvelles orientations distinctes susmentionnées sont mises à la disposition de l'Assemblée à des fins de référence.

2.4 **Financement de l'infrastructure de l'aviation** — Des initiatives ont été prises relativement aux questions émergentes découlant des progrès technologiques du secteur et aux besoins connexes en investissement dans une nouvelle infrastructure de l'aviation et/ou la fourniture de services.

- a) **Recouvrement des coûts liés à la fourniture de services MET** — Par l'intermédiaire du groupe de travail conjoint formé de l'AEP-ANSEP et du Groupe d'experts en météorologie (METP), qui a travaillé en collaboration avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM), les orientations figurant dans le Doc 9161 ont été révisées pour rendre compte de l'état actuel de la fourniture de services MET et ont été complétées par des informations sur la gestion financière des installations et services multinationaux. Étant donné que la fourniture de services MET devrait se transformer au cours de la prochaine décennie du fait de la modernisation du transport aérien envisagée dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI, la priorité consiste actuellement à fournir des orientations supplémentaires sur le recouvrement des coûts aux fournisseurs de services MET pour leur permettre de s'adapter à cette évolution.
- b) **Recouvrement des coûts liés à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace** — Conformément à la décision du Conseil, l'AEP-ANSEP et le METP ont mené conjointement des travaux pour élaborer des mécanismes de recouvrement des coûts liés à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace au secteur de l'aviation, en tenant compte des coûts connexes tant pour les États fournisseurs que pour les utilisateurs. Le groupe de travail conjoint continue de chercher des moyens possibles de recouvrement des coûts en fonction des besoins des centres mondiaux.
- c) **Recouvrement des coûts liés au financement de l'exploitation des UAS** — Divers moyens et cadres de recouvrement des coûts liés au financement des futures infrastructures nécessaires à l'exploitation des UAS ont été étudiés et examinés. La croissance rapide du secteur des UAS nécessite une analyse plus approfondie des aspects économiques des UAS. Des travaux sont en cours pour élaborer des mécanismes potentiels de recouvrement des coûts qui s'appliquent à tous les types d'exploitation d'UAS, étant donné qu'il n'existe pas d'approche unique.

2.5 **Mise en œuvre des politiques de l'OACI** — Afin de surveiller et d'évaluer régulièrement le niveau de mise en œuvre par les États de la politique de l'OACI sur les redevances qui figure dans le Doc 9082, la dernière enquête en ligne a été réalisée en 2020 au moyen d'une lettre aux États (Réf. : EC 2/89-19/82). Les réponses de 79 États/territoires (représentant 75 % des vols réguliers à l'échelle mondiale en 2019) ont montré que certains États n'avaient pas intégralement mis en œuvre les politiques de l'OACI, et qu'il est nécessaire de renforcer la mise en œuvre de certains principes. Le rapport complet et les résultats de l'enquête peuvent être consultés sur le site web public de l'OACI à l'adresse suivante : https://www.icao.int/sustainability/Documents/Report_of_Survey_ICAO-policies-on-charges.pdf. Les résultats peuvent servir de référence pour mesurer les progrès de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI.

2.6 Des efforts continus sont déployés pour promouvoir et faire connaître la politique de l'OACI sur les redevances, surtout en ce qui concerne la mise en œuvre des quatre principes clés de l'établissement des redevances. En mars 2021, un atelier de renforcement des capacités a été organisé

conjointement avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sur le thème de la supervision économique et des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Des ateliers et des formations similaires seront organisés dans d'autres régions, en coordination avec les États membres, les organisations régionales et les partenaires du secteur.

2.7 Incidences économiques de la COVID-19 sur les aéroports et les services de navigation aérienne — Les effets dévastateurs de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien ont entraîné de lourdes pertes de revenus pour l'ensemble du secteur de l'aviation, notamment les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Pour soutenir la stabilité financière du secteur, les *Orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation* de l'OACI ont été élaborées, comme suite à la Recommandation 10 de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART). Elles présentent diverses mesures que les États et le secteur pourraient prendre, notamment les mesures destinées aux aéroports et aux ANSP, pour faire face aux pressions exercées sur les liquidités et les ressources financières. Ces orientations sont publiées dans toutes les langues officielles de l'OACI à l'adresse suivante : <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-and-financial-measures.aspx>.

2.8 Selon l'évolution de la situation, ces orientations seront modifiées et de nouvelles mesures seront ajoutées. Des précisions à ce sujet figurent dans la note de travail A41-WP/11-EC/1, *Mesures économiques et financières adoptées par les États pour faire face aux incidences de la pandémie de COVID-19 et expériences vécues par les États en la matière*.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 Le paysage économique de l'aviation ne cesse de changer. La pandémie prolongée de COVID-19 a non seulement créé des difficultés financières pour les aéroports et les ANSP, mais a également remis en question leur viabilité économique dans le futur. Au-delà des impératifs de la relance, le secteur a également besoin d'un financement suffisant pour la modernisation et le développement d'infrastructures essentielles afin de répondre aux besoins futurs en matière de capacité et de contribuer à la réalisation des Objectifs de développement durable pertinents. Tous ces éléments ont des conséquences directes sur la sécurité et l'efficacité de l'écosystème de l'aviation.

3.2 À cet égard, on s'emploie à soutenir la reprise efficace et économiquement viable des aéroports et des ANSP après la pandémie. La politique de l'OACI sur les redevances et les orientations de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne sont évaluées et examinées de manière plus approfondie afin qu'elles conservent leur raison d'être dans un contexte en évolution et leur capacité à absorber de futurs chocs exogènes et besoins en matière de développement à moyen et à long terme. Des orientations supplémentaires seront peut-être nécessaires à mesure de l'émergence de nouvelles questions.

3.3 Compte tenu des travaux en cours susmentionnés, et comme indiqué dans le Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI, les travaux futurs dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne seront réalisés conformément au Résultat DEV 3 — Renforcement des capacités des États à utiliser l'aviation comme moyen efficace de développement économique, en particulier, à accroître l'accès au financement pour le développement de l'infrastructure de l'aviation et l'amélioration de la connectivité aérienne. Ces travaux porteront notamment et en priorité sur : a) la mise à jour des politiques et des directives en matière d'économie et de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne ; et b) l'élaboration et la mise à jour de politiques et d'orientations sur le financement de l'infrastructure et des opérations de l'aviation, ainsi que d'outils pour l'analyse de rentabilité des projets d'infrastructure de l'aviation.

3.4 En outre, l'Organisation continuera de faire mieux connaître les politiques et les orientations de l'OACI, et de fournir une assistance aux États et aux fournisseurs de services, afin de renforcer leur mise en œuvre, dans le cadre de l'initiative NCLB.

— FIN —