



AEP-ANSEP/4

Organisation de l'aviation civile internationale

GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

QUATRIÈME RÉUNION CONJOINTE (AEP-ANSEP/4)

Montréal, 7-11 février 2011

RAPPORT

**QUATRIÈME 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/4, 2011)**

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la réunion

au

Président du Comité du transport aérien

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la quatrième 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/4), tenue à Montréal du 7 au 11 février 2011.



David Reble
Président

Montréal, le 11 février 2011

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Page</i> |
|-------------------------------------|-------------|
| CADRE DE LA RÉUNION | |
| 1. Durée | II-1 |
| 2. Participation..... | II-1 |
| 3. Bureau et Secrétariat..... | II-4 |
| 4. Mandat..... | II-4 |
| 5. Ordre du jour de la réunion..... | II-5 |
| 6. Organisation des travaux | II-6 |
| 7. Groupes de travail..... | II-7 |

RAPPORTS DE LA RÉUNION

| | |
|-------------------------------|---|
| Point 1 de l'ordre du jour | Examen des travaux de suivi des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) concernant la révision des éléments indicatifs de l'OACI [<i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> (Doc 9562) et <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> (Doc 9161)] |
| Point 2 de l'ordre du jour | Examen des travaux de suivi des autres recommandations de la conférence |
| Point 3 de l'ordre du jour | Examen des travaux de suivi de la décision du Conseil concernant la structure et la facilité de lecture de la <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> (Doc 9082) |
| Point 4 de l'ordre du jour | Examen des aspects relatifs à la répartition des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) |
| Point 5 de l'ordre du jour | Élaboration d'orientations sur des moyens possibles de financer les différentes fonctions de supervision |
| Point 6 de l'ordre du jour | Questions diverses |

QUATRIÈME RÉUNION CONJOINTE
GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET
GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE
(AEP-ANSEP)

Montréal, 7 au 11 février 2011

CADRE DE LA RÉUNION

1. DURÉE

1.1 La quatrième 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/4) s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal, du 7 au 11 février 2011.

1.2 La Directrice du transport aérien, M^{me} Folasade Odutola, ayant ouvert la réunion à 10h00, a souhaité la bienvenue aux participants et les a remerciés de leur appui continu au Secrétariat dans les travaux effectués comme suite à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS — 2008).

1.3 Le chef de la Section de la politique et des analyses économiques (EAP) de la Direction du transport aérien, M^{me} Narjess Teyssier, a présenté les membres du Secrétariat et a commenté l'ordre du jour de la réunion.

1.4 L'Ambassadeur Michel Wachenheim, Représentant permanent de la France au Conseil de l'OACI et Président du Comité du transport aérien, a clôturé la réunion. Dans son allocution de clôture, l'Ambassadeur Wachenheim a exprimé la gratitude du Comité pour l'assistance que les groupes d'experts donnent au Secrétariat dans l'exécution des différentes tâches incluses dans le mandat des groupes d'experts ; il a souligné l'importance des travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien, en particulier la politique et les orientations sur l'économie et les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne, afin de réaliser un meilleur équilibre dans la chaîne des valeurs du transport aérien.

2. PARTICIPATION

2.1 Ont assisté à la réunion des membres, suppléants et observateurs désignés par 25 États membres et 7 organisations internationales, ainsi que des conseillers et autres comme il est indiqué dans la liste ci-après. Au total, 65 participants ont assisté à la réunion.

| MEMBRES, SUPPLÉANTS, CONSEILLERS ET OBSERVATEURS | | DÉSIGNÉS PAR |
|---|-------------|----------------------|
| M ^{me} Marina Köster | Membre | Allemagne |
| M ^{me} Mirka Jelinek | Membre | Allemagne |
| M. Thomas Möller | Conseiller | Allemagne |
| M. Bernhard Persch | Conseiller | Allemagne |
| M. Norberto E. Luongo | Membre | Argentine |
| M. Andrew Clarke | Membre | Australie |
| M. Warren Mundy | Observateur | Australie |
| M. Rogério Coimbra | Membre | Brésil |
| M ^{me} Viviane Gil Franco | Conseiller | Brésil |
| M. David Reble | Membre | Canada |
| M ^{me} Tess Sliwinski | Conseiller | Canada |
| M. John Weerdenburg | Conseiller | Canada |
| M ^{me} Viviana Iturriaga | Membre | Chile |
| M. Keld Ludvigsen | Membre | Danemark |
| M. Leandro Calvo Lucas | Membre | Espagne |
| M. Jeffrey C. Wharff | Membre | États-Unis |
| M. Albert J. Muldoon | Conseiller | États-Unis |
| M. Mike Nichols | Conseiller | États-Unis |
| M. Michael Rudis | Conseiller | États-Unis |
| M ^{me} Vera Mironova | Membre | Fédération de Russie |
| M. Dmitry Aleev | Conseiller | Fédération de Russie |
| M ^{me} Tatiana Budarina | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Andrey Khvostunkov | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Vladlen Korovkin | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Evgeny Melnikov | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Roman Radkevich | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Y. Romanenko | Conseiller | Fédération de Russie |
| M. Yves Tatibouet | Membre | France |
| M. Christian Forgues | Observateur | France |
| M. Georges Lachenaud | Observateur | France |
| M ^{me} Mary Coveney | Membre | Irlande |

| MEMBRES, SUPPLÉANTS, CONSEILLERS ET OBSERVATEURS | | DÉSIGNÉS PAR |
|---|------------|---------------------|
| M. Koichi Yamagishi | Membre | Japon |
| M. Takayuki Watanabe | Conseiller | Japon |
| M. Takahiro Tsutsumi | Conseiller | Japon |
| M. Dionisio Méndez Mayora | Membre | Mexique |
| M ^{me} Dolores Jiménez Hernández | Suppléant | Mexique |
| M. Rotimi Arogunjo | Membre | Nigéria |
| M. J. T. Bala | Conseiller | Nigéria |
| M. R. Raheem | Conseiller | Nigéria |
| M. Bert Prvanov | Membre | Nouvelle-Zélande |
| M. Bert Rolvink | Membre | Pays-Bas |
| M. Hans de Bruijn | Conseiller | Pays-Bas |
| M. Edwin Kleiboer | Conseiller | Pays-Bas |
| M. Iain Osborne | Membre | Royaume-Uni |
| M. Ameer Abdelghani | Membre | Tunisie |

Note: Les personnes désignées par les États ci-après n'ont pu assister à la réunion :

Maroc
Pakistan
Sénégal
Trinité-et-Tobago

| OBSERVATEURS | DÉSIGNÉS PAR |
|-------------------------------|---------------------|
| M. William Ndlovu | Afrique du Sud |
| M. E. Zoe Etundi | Cameroun |
| M. Luis F. Carranza-Cifuentes | Guatemala |
| M. Antonino Bardaro | Italie |
| M. Klemen Ferjan | Slovénie |
| M. Alojz Krapež | Slovénie |
| M. Cuneyt Yavuzcan | Turquie |

| OBSERVATEURS | ORGANISATIONS |
|----------------------|--|
| M. Cyriel Kronenburg | Association du transport aérien international (IATA) |
| M. Wolfgang Scheel | Association du transport aérien international (IATA) |

| | |
|-----------------------|---|
| M. Eugene Hoesen | Civil Air Navigation Services Organisations (CANSO) |
| M. Simon Brain | Commission européenne |
| M. Peter Ingleton | Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) |
| M. Gérard Borel | Conseil international des aéroports (ACI) |
| M. Christoph Köppchen | Conseil international des aéroports (ACI) |
| M. Andreas Schimm | Conseil international des aéroports (ACI) |
| M. John Sheehan | Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) |
| M. Frank Hofmann | Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) |
| M. Adriaan Heerbaart | Eurocontrol |
| M. Denis Huet | Eurocontrol |
| M. Georg Schneider | Eurocontrol |

Note : Les personnes désignées par l'organisation ci-après n'ont pu assister à la réunion :
Organisation météorologique mondiale (OMM)

| | |
|------------------------|---|
| SECRÉTARIAT | |
| M. Julián de la Cámara | Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) |
| M. Toru Hasegawa | |
| M. Bernard Péguillan | |
| M. Frédéric Malaud | |

3. BUREAU ET SECRÉTARIAT

3.1 M. David Reble (Canada) a été élu Président de la réunion.

3.2 Le Secrétaire de la réunion était M. Julián de la Cámara, Responsable de l'infrastructure dans la Section de la politique et des analyses économiques (EAP) de la Direction du transport aérien ; il était secondé par M. Toru Hasegawa, Adjoint à la Directrice du transport aérien. M. Bernard Péguillan et M. Frédéric Malaud étaient conseillers auprès de la réunion.

4. MANDAT

4.1 Le Comité du transport aérien de l'OACI avait donné aux deux groupes d'experts le mandat révisé suivant :

Groupe d'experts sur l'économie des aéroports

Aider activement le Secrétariat dans les travaux nécessaires pour donner suite à la *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne* (CEANS), comme suit :

- a) élaboration ou amendement, selon le cas, d'éléments indicatifs pour le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) sur : la supervision économique ; les performances économiques et les exigences minimales de compte rendu ; la consultation des usagers ; la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports (y compris les questions d'aéroports non viables et les processus de concessions aéroportuaires) ; le regroupement des assiettes pour le calcul des redevances ; les méthodologies applicables au taux de rendement ; et les redevances différentielles ;
- b) révision du document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) afin d'améliorer la structure et la lisibilité de ce document.

Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne

Aider activement le Secrétariat dans les travaux nécessaires pour donner suite à la *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne* (CEANS), comme suit :

- a) élaboration ou amendement, selon le cas, d'éléments indicatifs pour le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) sur : la supervision économique, les performances économiques et les exigences minimales de compte rendu ; la consultation des usagers ; la gouvernance, la propriété et le contrôle des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ; les méthodologies applicables au taux de rendement ; la catégorisation des services aux fins de répartition des coûts et de calcul des redevances ; et le rôle du poids des aéronefs dans les barèmes de redevances ;
- b) suivi des évolutions sur les aspects économiques et organisationnels liés à la mise en oeuvre du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale ;
- c) fourniture d'apport concernant le passage du service d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM) ;
- d) élaboration d'une étude de cas sur la fourniture de services par des fournisseurs tiers et élaboration d'un projet d'accord sur le niveau des services entre ANSP et fournisseurs tiers du secteur privé ;
- e) assistance au Secrétariat dans la poursuite des travaux sur les aspects de répartition des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) ;
- f) révision du document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) afin d'améliorer la structure et la lisibilité de ce document ;

- g) élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI sur le financement des fonctions de supervision aux niveaux national et régional.

5. ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

5.1 Dans le cadre du mandat, le principal objectif de la réunion AEP-ANSEP/4 était que les groupes d'experts aident le Secrétariat dans la révision des deux manuels sur l'économie et du document 9082. À cet effet, l'ordre du jour approuvé par le Comité du transport aérien le 13 janvier 2010 (AT-SD/189-1) comprenait les points suivants (AEP-ANSEP/4, WP/1) :

- Point 1 : Examen des travaux de suivi des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) concernant la révision des éléments indicatifs de l'OACI [*Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161)] ;
- Point 2 : Examen des travaux de suivi des autres recommandations de la conférence ;
- Point 3 : Examen des travaux de suivi de la décision du Conseil concernant la structure et la facilité de lecture de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) ;
- Point 4 : Examen des aspects relatifs à la répartition des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) ;
- Point 5 : Élaboration d'orientations sur des moyens possibles de financer les différentes fonctions de supervision ;
- Point 6 : Questions diverses.

6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le groupe d'experts s'est réuni en comité plénier avec comme langues de travail le français, l'anglais, l'arabe, l'espagnol et le russe. Certaines notes de travail ont été présentées en anglais seulement. Le rapport a été publié en français, anglais, arabe, espagnol et russe.

6.2 Suit la liste de la documentation présentée à la réunion :

| WP N° | Nombre de pages | Présenté par | Titre | Point de l'ordre du jour |
|-------|-----------------|--------------|---|--------------------------|
| 1 | 1 | Secrétariat | Ordre du jour | --- |
| 2 | 2 | Secrétariat | Mandat | --- |
| 3 | 6 | Secrétariat | Programme des travaux et modalités de travail | --- |
| 4 | 18 | Rapporteur | Supervision économique | 1 |

| | | | | |
|-------------|----|-------------|---|---|
| 5 | 10 | Rapporteur | Consultation des usagers | 1 |
| 6 | 24 | Rapporteur | Propriété, contrôle et gouvernance | 1 |
| 7 | 15 | Rapporteur | Performances économiques et exigences minimales de compte rendu (aéroports) | 1 |
| 8 | 18 | Rapporteur | Performances économiques et exigences minimales de compte rendu (services de navigation aérienne) | 1 |
| 9 | 14 | Rapporteur | Cost of capital | 1 |
| 10 | 18 | Rapporteur | Assiette des coûts et calcul des redevances (aéroports) | 1 |
| 11 | 8 | Secrétariat | Établissement des redevances (services de navigation aérienne) | 1 |
| 12 | 21 | Rapporteur | Systèmes de ventilation des coûts et d'établissement des redevances (services de navigation aérienne) | 1 |
| 13 | 5 | Secrétariat | Aspects économiques et organisationnels de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale (services de navigation aérienne) | 1 |
| 14 | 17 | Secrétariat | Restructuration du Chapitre 1 du Doc 9562 et du Doc 9161 | 1 |
| 15 | 7 | Secrétariat | Restructuration du Doc 9562 et du Doc 9161 | 1 |
| 16 | 14 | Secrétariat | Nouveau Chapitre 5 du Doc 9161, Parties B et C | 1 |
| 17 | 34 | Rapporteur | Révision proposée de la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082) | 3 |
| 18 | 10 | Secrétariat | Funding of oversight functions | 5 |
| 19 | 11 | Secrétariat | Provision of certain air navigation services by third-party operators | 2 |
| 20 | 9 | Secrétariat | Implementation by States of the recommendations of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS-2008) | 2 |
| 21 | 7 | Secrétariat | Single European Sky | 6 |
| 22 | 8 | États-Unis | Funding options for regional safety oversight organizations | 5 |
| 23 | 4 | Secrétariat | Service level agreements for air navigation services third-party providers | 2 |
| Flimsy N° 1 | 3 | Secrétariat | Allocation of incremental costs for more advanced GNSS services | 4 |
| 24 | 4 | Secrétariat | Draft conclusions | 3 |
| 25 | 3 | Secrétariat | Draft conclusions | 1 |
| 26 | 3 | Secrétariat | Draft conclusions | 1 |
| 27 | 2 | Secrétariat | Draft conclusions | 2 |
| 28 | 2 | Secrétariat | Draft conclusions | 4 |
| 29 | 2 | Secrétariat | Draft conclusions | 6 |

| | | | | |
|----|----|-------------|-------------------|---------------------|
| 30 | 2 | Secrétariat | Draft conclusions | 5 |
| 31 | 17 | Secrétariat | Final conclusions | 1, 2, 3, 4, 5, 6 |

7. GROUPES DE TRAVAIL

7.1 La liste des groupes de travail constitués par la réunion AEP-ANSEP/4 figure en appendice au présent rapport.

Point 1 de l'ordre du jour : **Examen des travaux de suivi des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) concernant la révision des éléments indicatifs de l'OACI [*Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562) et Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161)*]**

Supervision économique (aéroports et services de navigation aérienne) (WP/4)

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 La note WP/4 proposait un nouveau paragraphe sur l'« application de la loi sur la concurrence », un remaniement du paragraphe sur la « réglementation du taux de rendement » et l'élimination des mentions de « réglementation économique », tout en soulignant l'importance de la mise en œuvre par les États d'une fonction de supervision économique cohérente à l'interne, en particulier pour ce qui est de la performance économique et de la consultation des usagers.

1.2 DISCUSSION

1.2.1 Dans le texte d'introduction du Chapitre 1, Partie C, certaines disparités de rédaction avec le document 9082, concernant la définition de la supervision économique, ont été portées à l'attention du Secrétariat.

1.2.2 La réunion a décidé d'assouplir le texte relatif à l'approche légère et à l'approche musclée dans la section concernant les exigences institutionnelles dans les deux manuels. Il a été suggéré de supprimer le mot « may ».

1.2.3 La réunion a aussi adopté une suggestion visant à clarifier le texte du paragraphe 1.C16 de l'Appendice A (aéroports) et du paragraphe 1.C15 de l'Appendice B (services de navigation aérienne) sur les conséquences potentielles d'une réglementation du rendement du capital, qui pourrait aboutir à un surinvestissement de capacité nouvelle dépassant les besoins des utilisateurs.

1.3 CONCLUSIONS

1.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

- a) un certain nombre de modifications de rédaction, n'influant pas sur le contenu ni sur le sens du texte révisé, seront incorporées à la version finale des manuels ;
- b) dans le paragraphe 1.C1 de l'Appendice A (aéroports), les mots « and operational » devraient être maintenus ;
- c) dans le paragraphe 1.C1 des deux appendices (aéroports et services de navigation aérienne), le texte de la dernière phrase devrait être réaligné sur celui du document 9082, pour se lire comme suit : « Dans l'exécution de sa fonction de

supervision économique, l'État devra notamment veiller à ce que les fournisseurs élaborent et mettent en œuvre des systèmes appropriés de gestion de la performance et à ce que les consultations auprès des usagers soient efficaces » ;

- d) le mot « may » devrait être supprimé aux première et douzième lignes du paragraphe 1.C10 de l'Appendice A et dans le paragraphe 1.C11 de l'Appendice B ;
- e) la dernière phrase du paragraphe 1.C16 de l'Appendice A et du paragraphe 1.C15 de l'Appendice B devrait se lire comme suit : « ... cost-effectiveness and may also encourage over-investment beyond the requirement of users ».

Consultation des usagers (aéroports et services de navigation aérienne) (WP/5)

1.4 INTRODUCTION

1.4.1 La note WP/5 proposait un certain nombre de changements dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) concernant la consultation des usagers. Ces changements portaient sur une réorganisation des textes dans deux sections des manuels afin d'améliorer la lisibilité et le développement logique, ainsi que sur des ajustements du texte concernant notamment l'efficacité de la consultation, les documents décisionnels et les données sensibles.

1.5 DISCUSSION

1.5.1 La réunion a noté qu'il faudrait apporter des changements de rédaction dans les deux manuels, qui ne toucheraient pas au sens du texte dans les versions finales.

1.5.2 Observant que le terme « utilisateur final » apparaît pour la première fois dans le Chapitre 1 du document 9562, il a été admis qu'une note de bas de page devrait être insérée avec la définition figurant dans le document 9082, Appendice 3, Glossaire.

1.5.3 Il a été décidé de modifier le titre de la section sur le processus de consultation ainsi que du paragraphe 1.D6 des deux appendices.

1.5.4 Deux propositions ont été présentées en vue de la suppression du mot « regulators » dans la première phrase du paragraphe 1.D1 des deux manuels, ainsi que de la suppression de la dernière phrase de 1.D1 du document 9562 concernant un possible fardeau de processus complexes de consultation dans le cas des petits aéroports. À l'issue d'un échange de vues, les deux propositions n'ont pas été retenues.

1.6 CONCLUSIONS

1.6.1. Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

- a) des changements de rédaction, ne modifiant pas le contenu ni le sens du texte révisé, seront incorporés dans la version finale des deux manuels ;
- b) la définition d'« utilisateur final » (voir Doc 9082, Glossaire) devrait être incluse comme note de bas de page relative au paragraphe 1.D2 de l'Appendice A (aéroports) ;
- c) dans le paragraphe 1.D6 des deux appendices, la dernière phrase devrait être abrégée pour se lire comme suit : « The consultation process could be maintained even ... ».

Propriété, contrôle et gouvernance (aéroports et services de navigation aérienne) (WP/6)

1.7 INTRODUCTION

1.7.1 La note WP/6 proposait une série d'amendements au *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et au *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) concernant la propriété, le contrôle et la gouvernance. Un texte affiné et développé était proposé pour la section concernant la propriété privée d'aéroports et la participation du privé à des aéroports, en particulier au moyen d'extraits d'une résolution de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (la CLAC) concernant les questions de location/concessions dans la région. De plus, il était proposé d'étoffer les textes des deux manuels afin de mieux traiter de la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation.

1.8 DISCUSSION

1.8.1 La réunion a été d'avis que le document 9562 ne devrait pas reproduire le texte de la résolution de la CLAC mais devrait plutôt être remanié d'une façon plus générique. Il a été suggéré d'inclure une note de bas de page renvoyant à ladite résolution. De plus, la réunion a décidé que le texte révisé ne devrait pas faire mention de « royalties » et que l'expression « concession fees » pourrait être utilisée à sa place.

1.9 CONCLUSIONS

1.9.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

- a) dans le paragraphe 2.7 de l'Appendice A (aéroports) et dans le paragraphe 2.8 de l'Appendice B (services de navigation aérienne), la dernière phrase devrait se lire : « Separation enhances transparency in the decision-making process and makes clear ... » ;
- b) au lieu de reproduire in extenso la résolution de la CLAC, le paragraphe 2.31 de l'Appendice A devrait être remanié d'une façon plus générique et une note de bas de page devrait être insérée avec un renvoi à ladite résolution pour plus de détails. De plus, le mot « royalties » devrait être remplacé par « concession fees ».

***Performances économiques et exigences minimales de compte rendu
(aéroports et services de navigation aérienne) (WP/7 et WP/8)***

1.10 INTRODUCTION

1.10.1 La note WP/7 proposait des amendements au texte existant sur les performances économiques dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), à savoir une clarification de la notion d'usagers, l'addition d'un indicateur de la qualité du service aux passagers, un énoncé précisant qu'il ne faudrait pas considérer comme des prescriptions les éléments indicatifs proposés au sujet de la gestion des performances aux aéroports, et une focalisation sur des comparatifs internes plutôt que des comparatifs externes.

1.10.2 Étant donné que le texte révisé du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161), présenté à la conférence AEP-ANSEP/3 au sujet des performances économiques et des exigences minimales de compte rendu, avait été largement accepté, la seule grande modification proposée dans la note WP/8 concernait la notion d'usagers, qui a été clarifiée.

1.11 DISCUSSION

1.11.1 La réunion a estimé que le texte proposé pour le document 9562, Chapitre 3, Partie B, ne pouvait pas être considéré comme définitif, pour les raisons suivantes :

- a) étant donné les nombreuses différences dans la nature des services d'aéroport et de navigation aérienne, le contenu relatif aux aéroports était encore trop aligné sur celui du document 9161 et ne traduisait pas entièrement les différences ;
- b) dans de nombreux aéroports, certains services sont fournis par des parties autres que l'aéroport lui-même, par exemple services de manutention au sol, sûreté et contrôles frontaliers, et par conséquent l'aéroport n'a peut-être pas un contrôle total sur la performance de ces tiers ;
- c) les aspects relatifs aux utilisateurs ultimes ne sont pas bien traités dans le texte proposé et, par conséquent, il faudrait élaborer des textes additionnels à cet égard, y compris des indicateurs sur la qualité du service ;
- d) le texte présenté concerne tous les types et tailles d'aéroports, alors qu'il faut reconnaître que pour les petits aéroports il pourrait être onéreux de se conformer à des indications aussi détaillées.

1.12 CONCLUSIONS

1.12.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

- a) la totalité du texte sur la gestion des performances économiques pour le document 9562 devrait être remaniée par un groupe de travail ayant la composition suivante : Irlande (Rapporteur), Afrique du Sud, Allemagne, Canada, Chili, États-Unis, Nigéria, Royaume-Uni, Commission européenne, ACI et IATA. La tâche du groupe de travail consistera à garder les principes et éléments d'orientation essentiels, et en particulier les mentions des évaluations comparatives, dans le corps du Chapitre 3 du manuel, et de transférer les renseignements détaillés dans un nouvel appendice ;
- b) dans le paragraphe 3.33, un texte devrait être ajouté sur la mise en œuvre de systèmes de gestion des performances afin de tenir compte de l'intensité de l'activité de l'aéroport ainsi que du fait qu'un aéroport ne sera peut-être pas toujours en mesure de contrôler les performances d'autres fournisseurs de services à l'aéroport (par exemple services de manutention au sol, sûreté ou contrôles frontaliers). À cet égard, le texte révisé devrait faire ressortir la nécessité d'une collaboration entière entre aéroports et autres parties intéressées, au bénéfice des utilisateurs ultimes ;
- c) le nouveau projet de texte sera communiqué aux membres du groupe de travail au plus tard mi-mars 2011 ; lorsque ce projet de texte aura été entériné par le groupe de travail, il sera communiqué à tous les membres du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports, pour examen et approbation, avant que le texte final soit incorporé au Chapitre 3 du manuel.

1.12.2 Le projet de texte pour le document 9161, Chapitre 4, a été approuvé tel qu'il était présenté dans la note WP/8 : dans le paragraphe 4.38, deuxième ligne, les mots « and end-users » devraient être supprimés.

Coût du capital (aéroports et services de navigation aérienne) (WP/9)

1.13 INTRODUCTION

1.13.1 Dans la note WP/9, un texte était proposé sur la question d'un rendement raisonnable du capital dans le cas des aéroports et des services de navigation aérienne, pour inclusion dans le Chapitre 4 du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le Chapitre 5 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

1.14 DISCUSSION

1.14.1 Il a été avancé qu'il semblait y avoir un argument circulaire concernant la détermination de la valeur des avoirs par calcul à partir des mouvements futurs de trésorerie lorsqu'ils viennent de redevances calculées sur la base des avoirs eux-mêmes. En conséquence, la réunion a admis que la mention de la valeur nette présente des mouvements futurs de trésorerie s'ajoutant aux avoirs devrait être exclue de la liste des façons possibles de déterminer la valeur des avoirs.

1.14.2 La réunion a admis que les risques pourraient être différents selon la taille et l'utilisation des aéroports, et que cette possibilité devrait être prise en compte dans le calcul du rendement du capital. Cela s'appliquerait, par exemple, aux aéroports où il n'y a qu'un seul utilisateur ou un petit nombre d'utilisateurs.

1.14.3 D'autres amendements, tant dans le texte que dans les valeurs des formules, ont été retenus comme il est indiqué dans les conclusions ci-dessous. Dans le cas des valeurs pour l'exemple de calcul du coût moyen pondéré du capital (WACC), la réunion a exprimé son accord sur les chiffres proposés par le Secrétariat, qui correspondent mieux aux actuelles conditions du marché.

1.15 CONCLUSIONS

1.15.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

- a) dans le paragraphe 4.A2 de l'Appendice A (aéroports) et le paragraphe 6.A2 de l'Appendice B (services de navigation aérienne), *supprimer* « the net present value of future cash flows accruing to the asset » ;
- b) à la fin du paragraphe 4.A8 dans les deux appendices, *ajouter* « According to national jurisdiction, taxation may also influence the calculation of WACC » ;
- c) *ajouter* au paragraphe 4.A9 de l'Appendice A la note suivante : « Des aéroports de tailles et utilisations différentes pourraient comporter des profils de risque différents. Les différences devraient être prises en compte dans le calcul du rendement » ;
- d) *amender* les titres des deux suppléments aux appendices, comme suit : « Calculation of the Weighted Average Cost of Capital (WACC) » ;
- e) dans le paragraphe 1.3 des deux suppléments aux appendices, *supprimer* « Expected » dans la formule ;
- f) dans le paragraphe 3.3 des deux suppléments aux appendices, *insérer* une note indiquant que le calcul du coût du capital devrait être soit en termes nominaux soit en termes réels mais pas une combinaison des deux ;
- g) dans le cas des exemples donnés dans les deux suppléments aux appendices pour le calcul de WACC, *utiliser* les valeurs suivantes : 2% pour les obligations d'État et 7% pour le rendement moyen sur le marché.

Assiette des coûts et calcul des redevances (aéroports) (WP/10)

1.16 INTRODUCTION

1.16.1 La note WP/10 proposait des changements au texte révisé présenté à la réunion AEP-ANSEP/3 concernant l'assiette des coûts et le calcul des redevances, y compris un texte révisé pour le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) au sujet des redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, ainsi que du regroupement des assiettes de coûts, de la gestion de l'encombrement, des réductions et des mesures incitatives.

1.17 DISCUSSION

1.17.1 Une question a été posée au sujet du texte proposé dans le paragraphe 4.H25 de l'Appendice à la note WP/10 concernant l'opportunité de générer des profits à partir des redevances liées à la qualité de l'air locale (LAQ). Le Secrétariat a précisé que, comme dans le cas des redevances de sûreté et des redevances liées au bruit, il ne devrait pas y avoir un élément de profit dans la détermination des niveaux de redevances de LAQ, c'est-à-dire que les recettes provenant de ces redevances ne devraient défrayer que les coûts correspondants.

1.17.2 Répondant à une question sur ce qui devrait constituer la base des coûts pour les redevances de LAQ, le Secrétariat a indiqué que ce renseignement est inclus dans le « Guide des installations et services à prendre en compte dans la détermination des coûts des aéroports » (Doc 9082, Appendice 1).

1.17.3 Au cours du débat sur le paragraphe 4.H18 de l'Appendice à la note WP/10, une question a été posée au sujet des différents termes utilisés pour les redevances de passagers. Le Secrétariat a précisé que le texte proposé ne se rapportait qu'aux redevances pour l'acheminement des passagers dans les aéroports et par conséquent ne concernait pas les aspects de pré-financement, par exemple pour l'amélioration de l'aéroport.

1.17.4 La réunion a débattu l'intérêt d'avoir quatre sous-titres distincts dans la section sur la détermination économique des prix, avec des recouvrements. Plusieurs opinions ont été exprimées en faveur d'une rationalisation du texte dans la totalité de la section. À cet égard, la réunion a admis que le texte pertinent dans le sous-titre sur les incitatifs devrait être transféré dans d'autres sous-titres de ladite section.

1.18 CONCLUSIONS

1.18.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

1.18.1.1 Le texte approprié tiré de la sous-section sur les incitatifs (paragraphe 4.G14 à 4.G19 dans l'Appendice) devrait être placé dans les sous-sections précédentes sur « Application of economic prices for cost recovery » et « Congestion management ».

Établissement des redevances (services de navigation aérienne) (WP/11)

1.19 INTRODUCTION

1.19.1 La note WP/11 proposait des amendements au *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) présentés à la Réunion AEP-ANSEP/3 au sujet de l'établissement des redevances, y compris l'alignement du texte relatif aux principes généraux de tarification économique sur celui du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), l'introduction d'un paragraphe relatif à la position dominante sur le marché, ainsi que d'un paragraphe sur l'encombrement et un texte révisé sur les redevances différentielles.

1.20 DISCUSSION

1.20.1 Plusieurs avis exprimés indiquaient que le texte proposé pour la tarification économique dans l'Appendice à la note WP/11 devrait prendre en compte les différences avec le texte élaboré pour les aéroports. Une des raisons mentionnées était que dans le cas des services de navigation aérienne la sécurité est une considération primordiale et que par conséquent le texte devrait focaliser plus clairement les soucis en matière de navigation aérienne. Par exemple, des réductions temporaires des redevances pourraient être appliquées afin d'encourager les exploitants d'aéronefs à introduire de nouvelles technologies.

1.20.2 La réunion a décidé que le titre de la sous-section dans la section relative à la tarification économique, traitant d'éléments différentiels pour la détermination des redevances, devrait être abrégé pour traiter seulement des réductions temporaires de redevances. Dans la même sous-section, il a été admis que le paragraphe 5.F12 n'était pas pertinent dans le contexte des redevances de navigation aérienne et devrait être supprimé, sauf la première phrase qui devrait être placée à la fin du paragraphe précédent.

1.21 CONCLUSIONS

1.21.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

1.21.1.1 Les amendements ci-après au projet de texte sur la détermination des redevances ont été retenus :

- a) *supprimer* « Discounts, special rebates and other » dans le titre de la sous-section pour les paragraphes 5.F11 à 5.F13 ;
- b) dans le paragraphe 5.F11, sixième ligne, *remplacer* « to elicit specific » par « specifically to elicit distinct » ;
- c) *supprimer* le paragraphe 5.F12 à l'exception de la première phrase, à *transférer* à la fin du paragraphe 5.F11 ;
- d) dans le paragraphe 5.F13 d), deuxième ligne et quatrième/cinquième lignes, *supprimer* les mentions de « start-up aids » et d'incitatifs analogues et les *remplacer* par un texte faisant mention de l'introduction de nouvelles technologies (par exemple installation précoce).

Systèmes de ventilation des coûts et d'établissement des redevances (services de navigation aérienne) (WP/12)

1.22 INTRODUCTION

1.22.1 L'appendice à la note WP/12 proposait des textes pour le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161), Chapitre 5 (nouveau), Parties D et G (nouvelles), concernant la catégorisation des services aux fins de ventilation des coûts et d'établissement des redevances, et le rôle du poids des aéronefs dans le calcul des redevances de services de navigation aérienne. Les principaux

amendements proposés au texte révisé présenté à la réunion AEP-ANSEP/3 comprenaient : a) l'indication, à des endroits appropriés, que les services de tour de contrôle et d'approche peuvent être assurés par des entités différentes ; b) un affinement du texte concernant les redevances par zone ; c) une clarification du rôle du poids dans la formule des redevances.

1.23 DISCUSSION

1.23.1 Il a été avancé que les redevances par zone, en particulier dans le cas des routes préférées et à haute fréquence, ne devraient pas constituer une occasion de surfacturer les utilisateurs. À cet égard, la réunion a admis que le projet de texte à la fin du paragraphe 5.G29 devrait inclure un passage sur la nécessité de faire en sorte que les redevances par zone soient liées aux coûts, comme tous les autres types de redevances.

1.23.2 Un débat a suivi au sujet des parties à inclure dans les consultations avec les usagers et/ou les organismes qui les représentent. À cet égard, il a été observé que les textes proposés pour le document 9082 et le manuel sur l'économie n'étaient pas uniformes (« user representatives », « user organizations », ou « user bodies »). La réunion a admis qu'il faudrait utiliser le terme « user organizations ».

1.24 CONCLUSIONS

1.24.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

1.24.1.1 Les amendements ci-après au projet de texte sur la ventilation des coûts et les systèmes de redevances ont été retenus :

- a) *ajouter* à la fin du paragraphe 5.G29, troisième point, le texte suivant : « In this respect, a provider should not levy charges that are solely intended to increase revenue without a proper cost base » ;
- b) paragraphe 5.G30, *remplacer* « users' representatives » par « users or their representative organizations ».

Aspects économiques et organisationnels de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale (services de navigation aérienne) (WP/13)

1.25 INTRODUCTION

1.25.1 La note WP/13 proposait des changements au texte révisé pour le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) présenté à la réunion AEP-ANSEP/3 concernant les aspects économiques et organisationnels de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale. Ces amendements comprenaient un texte révisé sur les aspects de supervision et l'harmonisation de la terminologie avec celle d'autres documents de l'OACI.

1.26 DISCUSSION

1.26.1 Il y a eu un appui généralisé pour le texte révisé proposé dans l'Appendice à la note WP/13 sur les aspects organisationnels du concept opérationnel d'ATM mondiale, à l'exception de l'inclusion du mot « control » dans le paragraphe 3.83. Certains membres étaient d'avis que ce mot n'était pas nécessaire alors que d'autres estimaient que ce mot pourrait être mal compris à cause de sa relation avec les activités de trafic aérien. Après un long échange de vues, la réunion a admis que le mot « control » devrait être remplacé par « supervision ».

1.27 CONCLUSIONS

1.27.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

1.27.1.1 Dans le paragraphe 3.83, deuxième ligne, le mot « control » devrait être remplacé par « supervision ».

Restructuration du Chapitre 1 du Doc 9562 et du Doc 9161 (WP/14)

1.28 INTRODUCTION

1.28.1 La note WP/14 présentait les principaux changements proposés pour le Chapitre 1 révisé des deux manuels sur l'économie. La nouvelle Partie A résumait les principes sur les redevances qui se dégagent de la Convention de Chicago, de résolutions de l'Assemblée et des politiques de l'OACI en matière de redevances ; la Partie B décrivait les responsabilités des États.

1.29 DISCUSSION

1.29.1 La réunion a décidé que le texte proposé dans la section des résolutions de l'Assemblée au sujet des redevances environnementales devrait être limité aux aspects de bruit et de qualité de l'air locale.

1.29.2 Il a été relevé que l'interprétation de l'Article 28 de la Convention de Chicago telle qu'elle était présentée dans le paragraphe 1.13 de l'Appendice à la note WP/14 était trop large et devrait être plus étroitement alignée sur le libellé dudit article.

1.30 CONCLUSIONS

1.30.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

1.30.1.1 Les amendements ci-après au projet de texte du Chapitre 1 ont été retenus :

- a) dans les paragraphes 1.7 et 1.8 des deux appendices, *supprimer* toutes les mentions du changement climatique, y compris la note de bas de page ;

- b) *remplacer* le paragraphe 1.13 des deux appendices par le texte suivant : « En vertu de l'Article 28 de la Convention de Chicago, des responsabilités fondamentales sont attribuées aux États contractants. Par exemple, c'est à l'État contractant qu'il incombe de fournir des installations et services, conformément aux normes et pratiques recommandées ou établies de temps à autre, en application de la Convention. De plus, il y a des obligations auxquelles les États ont souscrit dans des accords sur les services aériens, et ici encore l'État lui seul a la responsabilité d'observer les stipulations portant, par exemple, sur l'accès aux aéroports et les routes. »

Restructuration du Doc 9562 et du Doc 9161 (WP/15)

1.31 INTRODUCTION

1.31.1 La note WP/15 présentait les principaux changements proposés pour restructurer le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161), sous la forme de nouvelles tables des matières, qui figuraient dans les appendices.

1.32 DISCUSSION

1.32.1 La réunion a accepté la proposition du Secrétariat pour la restructuration des deux manuels sur l'économie et a noté qu'un nouvel appendice serait ajouté au Doc 9562 (sur la gestion de la performance aéroportuaire) et qu'un nouvel appendice serait ajouté au Doc 9161 (modèle d'accord sur les niveaux de service).

1.33 CONCLUSIONS

1.33.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

1.33.1.1 La nouvelle structure des deux manuels sur l'économie a été approuvée, et il a été noté qu'un nouvel appendice devrait être ajouté au document 9562, incluant des renseignements détaillés sur la gestion de la performance aéroportuaire et qu'un nouvel appendice devrait être ajouté au document 9161, avec un modèle d'accord sur les niveaux de service entre États/ANSP et fournisseurs tiers (voir WP/19 et WP/23).

Nouveau chapitre du Doc 9161, Parties B et C (WP/16)

1.34 INTRODUCTION

1.34.1 La note WP/16 présentait un texte révisé concernant : a) les services d'information aéronautique/la gestion de l'information aéronautique, et b) les vols exemptés, destiné à figurer dans les Parties B et C du nouveau Chapitre 5 du document 9161.

1.35 DISCUSSION

1.35.1 La réunion a accepté le texte révisé proposé par le Secrétariat pour les services d'information aéronautique/la gestion de l'information aéronautique.

1.35.2 Tout en reconnaissant qu'il pourrait y avoir des sensibilités, la réunion a déclaré que l'absence de définition des aéronefs d'État rendait difficile pour les ANSP l'application de l'actuelle politique de l'OACI sur les redevances à l'égard des vols exemptés. En conséquence, la réunion a décidé d'appeler l'attention du Comité du transport aérien sur la nécessité d'élaborer une définition OACI des aéronefs d'État et/ou des vols d'État.

1.35.3 Il y a eu un long débat sur la question du remboursement aux ANSP des coûts pour des vols exemptés. Il a été souligné que selon le document 9082, les usagers ne devraient pas avoir à supporter des coûts qui ne sont pas correctement attribuables à eux selon les bonnes pratiques comptables. La réunion a décidé que le texte proposé dans les paragraphes 5.C19 à 5.C22 de l'appendice à la note WP/16 devrait être amendé en conséquence.

1.36 CONCLUSIONS

1.36.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

1.36.1.1 Le projet de texte figurant dans l'appendice devrait être amendé par la suppression de 5.C19 à 5.C22, l'insertion du texte pertinent pris dans le document 9082, paragraphe 51 (c'est-à-dire depuis « The allocation of costs ... » jusqu'à « sound accounting principles ») et l'addition de la nouvelle phrase suivante : « Aux fins des redevances pour l'aviation civile, les coûts attribuables à des vols exemptés ne devraient pas inclus. »

Point 2 de l'ordre Examen des travaux de suivi des autres recommandations de la conférence du jour :

Fourniture de certains services de navigation aérienne par des tiers (WP/19)

Accords de niveaux de service pour tiers fournisseurs de services de navigation aérienne (WP/23)

2.1 INTRODUCTION

2.1.1 La note WP/19 décrivait des aspects de disponibilité et de maintien de l'infrastructure nécessaire pour la mise en œuvre et l'amélioration de services de navigation aérienne dans les cas où certains des services sont externalisés ou sous-traités à des tiers. Dans l'Appendice à la note WP/19 se trouvait un modèle d'accord sur les niveaux de service (SLA), que des États et/ou fournisseurs de services de navigation aérienne pourraient utiliser pour assurer que les tiers exécutent les services agréés selon les exigences reconnues en matière de sécurité et de performance.

2.1.2 La note WP/23 traitait des problèmes touchant aux services de communications par satellites et proposait certains éléments additionnels qui pourraient être inclus dans un accord éventuel sur des niveaux de service entre États et/ou fournisseurs de services de navigation aérienne et des tiers (voir Appendice à la note WP/19).

2.2 DISCUSSION

2.2.1 Dans le cours du débat trois points de vue différents sont apparus. Premièrement, certains membres estimaient qu'il n'appartenait pas aux groupes d'experts sur l'économie de traiter la question du modèle de SLA proposé et que cette initiative devrait être laissée à l'industrie. Une deuxième opinion était que la question devrait être traitée non par les groupes d'experts sur l'économie mais soit par le Groupe d'experts ATMRPP, soit par le Groupe d'experts ACP, soit par le Groupe de planification des systèmes Atlantique nord. Le troisième point de vue était que comme la tâche avait été recommandée par la Conférence CEANS 2008, il incombait à la réunion AEP-ANSEP d'élaborer des indications sur ce sujet. À la suite d'un long débat sur les différentes approches, il a été décidé que la réunion AEP-ANSEP était l'organe compétent pour donner des orientations sur cette question.

2.2.2 Au sujet de la proposition du WP/23 visant à inclure un texte pertinent dans le modèle de SLA (voir Appendice à la note WP/19), la réunion a décidé que seul le contenu des paragraphes 2.1 à 2.5 devrait être inclus, car il semblait que le texte proposé dans les paragraphes 2.6 à 2.9 sur les SLA multiples dans toute la chaîne d'approvisionnement aux fins de la continuité des affaires serait difficile à appliquer.

2.3 CONCLUSIONS

2.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

2.3.1.1 Des textes d'orientation pour le document 9161 devraient être élaborés à partir de textes appropriés des paragraphes 2.1 à 2.5 de la note WP/23. Une mention du modèle d'accord sur les niveaux de

service (SLA), proposé dans l'Appendice à la note WP/19, devrait être incluse à la fin des textes d'orientation. Le modèle de SLA constituerait un nouvel appendice au document 9161.

Mise en œuvre par les États des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS – 2008) (WP//20)

2.4 INTRODUCTION

2.4.1 La note WP/20 présentait les résultats d'une enquête menée par le Secrétariat par le moyen d'une lettre aux États (SD 38/4-10/38, en date du 31 mai 2010) sur la mise en œuvre par les États des recommandations de la *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne* (CEANS – 2008). Ils étaient fondés sur les réponses reçues de 47 États membres de l'OACI.

2.5 CONCLUSION

2.5.1 La réunion a pris acte du contenu de cette note d'information.

Point 3 de l'ordre du jour : **Examen des travaux de suivi de la décision du Conseil concernant la structure et la facilité de lecture de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082)**

Projet de révision de la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082) (WP/17)

3.1 INTRODUCTION

3.1.1 En novembre 2008, le Conseil de l'OACI a décidé qu'il conviendrait de revoir complètement la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) afin d'améliorer la structure et la lisibilité de ce document (voir C-DEC 185/11). La note WP/17 proposait un certain nombre d'amendements au Doc 9082, y compris des modifications de forme afin d'harmoniser, d'abrégier et dans certains cas de clarifier le texte existant.

3.2 DISCUSSION

3.2.1 La délégation de la Fédération de Russie a déclaré d'emblée que le projet de texte révisé du Doc 9082 présenté à la réunion AEP-ANSEP/4 n'était disponible que dans la langue anglaise et qu'elle ne serait pas en mesure de commenter les amendements proposés avant que le Doc 9082 révisé soit disponible dans la langue russe.

3.2.2 Le Président a confirmé que dans les révisions proposées pour le Doc 9082 on s'était efforcé de ne pas modifier la substance de la politique sur les redevances

3.2.3 La réunion a examiné les projets d'amendements au Doc 9082 section par section. Deux remarques générales ont été exprimées : a) que le terme « aircraft operators » devrait remplacer « air carriers » dans tout le document, et b) que le terme « end-users » devrait être inclus dans les cas appropriés.

3.2.4 Il y a eu un long débat sur le bien fondé de la rédaction du paragraphe 37 i) sur l'assiette des coûts pour les redevances d'aéroport, qui actuellement mélangent les coûts et les recettes, bien que le paragraphe ne se rapporte qu'aux coûts. Il a été déclaré que la mention de recettes aéronautiques dans ce paragraphe n'était pas adéquate parce que, selon la forme de supervision économique, pareilles recettes ne peuvent être estimées qu'après la contribution des recettes extra-aéronautiques. De plus, il a été observé que le texte actuel était trop compliqué et, par conséquent, difficile à comprendre. Pour plus de clarté, la réunion a décidé que le paragraphe devrait être divisé en deux phrases : a) la première phrase se terminant à « management and administration » ; b) la mention de recettes aéronautiques étant supprimée, et la deuxième phrase se lisant comme suit : « Selon la forme de supervision économique adoptée, ces coûts pourraient être compensés par des recettes extra-aéronautiques. »

3.2.5 La réunion a accepté les amendements du Doc 9082 décrits dans les conclusions ci-après.

3.3 CONCLUSIONS

3.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

3.3.1.1 Les amendements ci-après ont été retenus pour l'avant-propos du Doc 9082 :

- a) paragraphe 1, *ajouter* le texte ci-après à la fin du paragraphe : « Selon une recommandation adoptée par la CEANS et entérinée par le Conseil de l'OACI, les États sont encouragés à incorporer les quatre principes essentiels de détermination des redevances — sans discrimination, lien avec les coûts, transparence et consultation avec les utilisateurs — dans leurs lois, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs futurs accords sur les services aériens, afin d'assurer que les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) soient en conformité. » ;
- b) paragraphe 4, troisième ligne, *remplacer* « are business with » par « have », et cinquième ligne, *remplacer* « Air carriers » par « Aircraft operators » ;
- c) paragraphe 5, première ligne, *supprimer* « are likely to » et, cinquième ligne, *supprimer* « , airport and airspace congestion » ;
- d) paragraphe 6, dernière ligne, *supprimer* « , and improvements in infrastructure » ;
- e) paragraphe 7, avant-dernière ligne, *remplacer* « air carriers » par « aircraft operators and end-users » et *supprimer* depuis « which ... » jusqu'à la fin de la phrase ;
- f) paragraphe 8, deuxième ligne, *remplacer* « air carriers » par « aircraft operators and end-users » ;
- g) paragraphe 10, première ligne, *remplacer* « CEANS » par « the 2008 Conference » ;
- h) paragraphe 11, dernière phrase, *remplacer* « Information on the airport and air navigation services charges actually levied in States is updated and published annually in ICAO's *Aeronautical Charges* (Doc 7100) » par « ICAO collects and publishes information on aeronautical charges for airports and air navigation services worldwide (Doc 7100 refers) ».

3.3.1.2 Les amendements ci-après ont été acceptés pour la Partie I — Généralités du Doc 9082 :

- a) paragraphe 17, *ajouter* « of these entities » à la fin de la phrase ;
- b) paragraphe 23, première et deuxième lignes, *remanier* comme suit : « States' exercise of their economic oversight responsibilities should be clearly separated ... » ;

- c) paragraphe 24, quatrième ligne, *supprimer* « commercial » ; i) *remplacer* « their dominant position » par « any dominant position they may have » ; iii) après « future demand », *ajouter* « in a cost-effective manner » ;
- d) paragraphe 30, deuxième ligne, *supprimer* « that have a direct impact on charges » ;
- e) paragraphe 34, *insérer* après « specific circumstances » le texte suivant : « ... after having allowed for possible contributions from non-aeronautical revenues ... ».

3.3.1.3 Les amendements ci-après ont été acceptés pour la Partie II — Aéroports du Doc 9082 :

- a) paragraphe 36, *remanier* la dernière phrase comme suit : « De plus, il est recommandé que les États envisagent l'application par les aéroports, dans les cas appropriés, de normes comptables acceptées à l'échelle internationale. » ;
- b) paragraphe 37 i), *terminer* la phrase après « management and administration » et *remplacer* le texte par la nouvelle phrase suivante : « Selon la forme de supervision économique adoptée, ces coûts peuvent être compensés par des recettes extra-aéronautiques. » ;
- c) paragraphe 39 i), *terminer* la phrase après « weight formula » et *remplacer* la phrase suivante par : « Le poids maximal certifié au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité (ou autre document prescrit) devrait être utilisé, avec prise en compte de restrictions locales qui peuvent influencer sur le poids maximal au décollage de l'aéronef. » ; ii), dernière ligne, *remplacer* la référence par « 53 ».

3.3.1.4 Les amendements ci-après ont été acceptés pour la Partie III, Services de navigation aérienne, du Doc 9082 :

- a) paragraphe 47, dernière ligne, *remplacer* « cost-based » par « calculated » ;
- b) paragraphe 49 ii), *garder* le texte original et *supprimer* l'alinéa vii).

3.3.1.5 Le nouveau texte proposé sur AIS-AIM pour l'Appendice 2 du Doc 9082 a été accepté. Le secrétaire des groupes d'experts expliquera au Comité du transport aérien que ce texte additionnel est le résultat du point c) du mandat du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne.

3.3.1.6 La définition d'« évaluation comparative » dans le Glossaire de l'Appendice 3 du Doc 9082 serait amendé de la façon suivante : « Processus consistant soit à effectuer des comparaisons sur une certaine période de temps à l'intérieur d'une organisation (évaluation comparative interne) ou à comparer les performances entre deux ou plusieurs organisations (évaluation comparative externe), afin d'apporter des améliorations. »

Point 4 de l'ordre du jour : Examen des aspects relatifs à la répartition des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS)

Répartition des coûts additionnels de services GNSS plus perfectionnés (Flimsy n° 1)

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 En février 2007, le Conseil de l'OACI a adopté une politique « provisoire » pour la répartition des coûts additionnels de GNSS plus perfectionnés. Le Conseil a demandé au Secrétaire général de coordonner les aspects techniques, juridiques et économiques liés à la répartition des coûts du GNSS et de développer les « principes » en conséquence, afin que les orientations puissent être remaniées avec des textes appropriés pour inclusion dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Les trois Directions de l'OACI concernées, la Direction du transport aérien, la Direction de la navigation aérienne et la Direction des affaires juridiques, ont analysé les différents aspects selon la demande du Conseil. La note WP/22 décrivait le résultat de cette analyse.

4.2 DISCUSSION

4.2.1 Plusieurs membres ont déclaré d'emblée que la répartition des coûts du GNSS était une question très complexe et devrait être abordée avec prudence. En particulier, il a été observé que les technologies d'applications du GNSS sont encore en développement et qu'une meilleure compréhension des coûts et avantages pour tous les utilisateurs possibles reste à établir. La réunion a reconnu que la définition de services de base donnée dans le paragraphe 3.1 du document devrait être réétudiée.

4.2.2 Sur la base de ce qui précède, la réunion a estimé qu'il serait prématuré d'inclure dans le Doc 9082 des orientations de politique « provisoire ». La réunion a recommandé que l'OACI continue d'observer la situation et envisage d'inclure la politique dans le Doc 9082 seulement lorsque des réponses auront été données aux questions non encore résolues. Le président a réitéré que toute possible attribution de coûts additionnels de services GNSS plus perfectionnés à l'aviation civile devrait être alignée sur la politique de l'OACI en matière de redevances, exprimée dans le paragraphe 51 du Doc 9082 révisé.

4.3 CONCLUSIONS

4.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

4.3.1.1 Les actuelles orientations de politique devraient être maintenues comme provisoires et par conséquent ne devraient pas être incluses maintenant dans le Doc 9082, pour les raisons suivantes :

- a) les technologies de GNSS sont encore en développement ;
- b) une meilleure compréhension des utilisations possibles du GNSS dans les transports et d'autres industries est nécessaire ;

- c) la définition de services de base n'est pas encore claire et a besoin d'être affinée, en particulier pour ce qui concerne l'interprétation des services de base contre les services « ouverts ».

Point 5 de l'ordre du jour : Élaboration d'orientations sur des moyens possibles de financer les différentes fonctions de supervision

Financement des fonctions de supervision (WP/18)

Options de financement pour les organismes régionaux de supervision de la sécurité (WP/22)

5.1 INTRODUCTION

5.1.1 La note WP/18 présentait les résultats d'une enquête menée par le Secrétariat sur le financement des fonctions de supervision (supervision de la sécurité, de la sûreté et de l'économie des aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne), au niveau tant national que régional. La note résumait aussi certains éléments des orientations données dans le projet de Chapitre 5 du *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734) de l'OACI, incluant certaines possibilités pour financer de façon durable les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO).

5.1.2 La note WP/22 faisait référence à la note WP/18 et indiquait que la supervision de la sécurité peut être financée en partie par une variété de moyens, mais que dans la plupart des cas les contributions de l'État jouent un rôle notable, et que la question du financement devient particulièrement importante lorsque l'on envisage d'établir un RSOO. La note suggérait d'examiner toute une gamme d'options de financement au-delà des redevances et des taxes, y compris des contributions de gouvernements, de sources commerciales et d'organisations internationales.

5.2 DISCUSSION

5.2.1 Présentant la note WP/18, le Secrétariat a indiqué que selon l'enquête effectuée, actuellement la majeure partie des fonds pour les fonctions de supervision, au niveau tant national que régional, vient du trésor public, certains États ayant toutefois indiqué qu'ils envisageaient d'introduire des redevances pour financer une partie de leurs fonctions de supervision. La note WP/22 a été présentée par les États-Unis et appuyée par certains États et certaines organisations internationales.

5.2.2 Un exposé a été présenté par la Direction de la navigation aérienne de l'OACI sur l'établissement des RSOO et la nécessité de les financer de façon durable. La réunion a été informée que des contributions imputées aux passagers pour la sécurité et/ou des redevances en route étaient envisagées comme des options possibles pour le financement des RSOO.

5.2.3 La réunion a reconnu l'importance d'établir et faire fonctionner des RSOO, en particulier parce qu'ils s'acquittent de fonctions de supervision pour le compte de plusieurs États ayant parfois des volumes de trafic et des ressources limités, dans des régions ou sous-régions en développement. Toutefois, dans le débat qui a suivi, certains membres étaient d'avis que la politique existante de l'OACI en matière de redevances est axée sur la mise en œuvre de services d'aéroport et de navigation aérienne et, en conséquence, leur application à des fonctions de financement en relation avec des RSOO était mise en doute. Il a été précisé que les coûts de fonctions de supervision directement en rapport avec la mise en œuvre de services d'aéroport et de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts pour les redevances, tant que ces coûts sont imputés aux fournisseurs de services. D'autres ont exprimé l'avis que toutes les options possibles pour le financement de fonctions de supervision devraient rester admissibles et devraient être envisagées.

5.2.4 L'avis général était que l'OACI devrait s'occuper de cette question. En conséquence, un groupe de travail a été formé pour élaborer des textes d'orientation sur la question du financement des fonctions de supervision sur une large base, recouvrant tous types de fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional. La réunion a décidé que le travail se ferait par correspondance et que les conclusions devraient être prêtes au plus tard en juillet 2011 afin de pouvoir être incluses dans l'ordre du jour du Symposium sur les RSOO, planifié du 26 au 28 octobre 2011. Les États-Unis ont offert un rapporteur pour ce groupe de travail.

5.3 CONCLUSIONS

5.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti aux conclusions suivantes :

5.3.1.1 Les politiques et orientations existantes de l'OACI sur les redevances sont adressées aux États et concernent uniquement les aéroports et les services de navigation aérienne, et par conséquent les contributions de passagers ou les redevances en route destinées à financer des activités de RSOO ne se situent pas dans le cadre de la politique existante de l'OACI sur les redevances.

5.3.1.2 Un groupe de travail (composition : Afrique du Sud, Allemagne, Canada, États-Unis (rapporteur), Mexique, Nigéria, Commission européenne, ACI, CANSO et IATA) devrait élaborer des textes d'orientation sur la question du financement des fonctions de supervision dans une perspective plus large, c'est-à-dire recouvrant tous types de fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional. Étant donné que le Symposium sur les RSOO est prévu pour octobre 2011, le groupe de travail devrait achever ce travail par correspondance en juillet 2011 au plus tard.

Point 6 de l'ordre du jour : Questions diverses

Ciel unique européen (WP/21)

6.1 INTRODUCTION

6.1.1 La note WP/21 et son appendice proposaient un texte révisé sur le Ciel unique européen (SES) pour la Partie F (Coopération politique) du Chapitre 3 (Coopération internationale) du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

6.2 DISCUSSION

6.2.1 La réunion a accepté le nouveau texte comme actualisation et remplacement du texte sur l'initiative du Ciel unique européen dans le Doc 9161, Chapitre 3, Partie F. La réunion a noté que certaines petites modifications de forme seraient nécessaires.

6.3 CONCLUSIONS

6.3.1 Sur la base de la documentation et de son examen, la réunion a abouti à la conclusion suivante :

6.3.1.1 Le projet de texte pour le Doc 9161, Chapitre 3, Coopération internationale, a été approuvé avec des modifications de forme qui seront communiquées au Secrétariat.

LISTE DES GROUPES DE TRAVAIL

| Groupe de travail | Sujets | Participants (experts désignés par) R = Rapporteur |
|--------------------------|---|---|
| WG/1 | Performance économique (aéroports) | Irlande (R) Afrique du Sud Allemagne Argentine Canada Chili États-Unis Nigéria Royaume-Uni Commission européenne ACI IATA |
| WG/2 | Orientations sur le financement de fonctions de supervision | États-Unis (R) Afrique du Sud Allemagne Canada Mexique Nigéria Commission européenne ACI CANSO IATA |