



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)

SIXIÈME RÉUNION

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une explication de l'application possible des politiques et orientations actuelles de l'OACI pour financer l'infrastructure du transport aérien par des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, par du préfinancement de projets et par l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS).

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements, évaluations et analyses de la présente note ;
- b) à reprendre à son compte les conclusions du § 3 ;
- c) à adopter les recommandations du § 4

Références :

Des documents de référence de la Conférence sont affichés sur le site www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Un des objectifs clés de l'OACI est de veiller au développement économique et durable du transport aérien. Ses politiques et orientations actuelles peuvent être appliquées au financement de l'infrastructure nécessaire pour mettre en œuvre une nouvelle génération de systèmes de navigation aérienne.

2. POLITIQUES ACTUELLES DE L'OACI EN MATIÈRE DE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DU TRANSPORT AÉRIEN

2.1 *La politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) présente un intérêt particulier pour l'examen des questions concernant le financement de l'infrastructure du transport aérien. Ce document traite des politiques relatives à l'assiette des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. En principe, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter une partie des coûts qui leur sont proprement imputables, mais

l'aviation civile internationale ne devrait cependant pas être tenue d'absorber des coûts qui ne lui sont pas proprement imputables [§ 2 vi), Section II et § 1, Section III du Doc 9082].

2.2 Tout système équitable de recouvrement des coûts pourrait comprendre des redevances fondées sur l'imputation de la totalité des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne effectués au nom des usagers de l'aéronautique. Le coût à ventiler comprend la totalité des dépenses à consentir pour fournir les services d'aéroport et de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration. En général, les exploitants d'aéronefs et autres usagers des aéroports, dont ceux de bout de ligne, ne devraient pas se voir imputer des coûts pour des installations et services qu'ils n'utilisent pas, autres que ceux qui sont fournis et mis en œuvre en application du ou des plans régionaux de navigation aérienne. [§ 2 i) et 2 ii), Section II et § 3 i) et 3 ii), Section III du Doc 9082].

2.3 Les services d'aéroport et de navigation aérienne peuvent produire des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs (pour les services de navigation aérienne avant impôts et coûts du capital) qui permettent d'obtenir un financement à des conditions favorables afin d'investir dans des infrastructures nouvelles ou améliorées. [§ 2 viii), Section II et § 3 vi) Section III du Doc 9082]. De plus, les coûts directement liés aux fonctions de supervision (économique de la sécurité et de la sûreté) pour les services d'aéroport et de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts de l'aéroport et des services de navigation aérienne du fournisseur, à la discrétion de l'État [§ 2 x), Section II et 3 vii), Section III du Doc 9082]. Dans le doute, les dépenses ne seraient pas pleinement imputées et réparties objectivement. À ce stade, la capacité contributive des États et des communautés intéressées devrait être prise en considération, étant entendu que l'État ou l'autorité responsable en matière de redevances peut décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national [§ 2 iii) et ix), Section II du Doc 9082].

2.4 Au chapitre des redevances d'aéroport, seul le coût des installations et services utilisés en commun par les services aériens internationaux devrait être inclus ; celui des installations ou locaux loués ou occupés à titre exclusif et faisant l'objet de redevances distinctes devrait être exclu ; la capacité contributive des usagers ne devrait être prise en considération qu'une fois les coûts pleinement évalués et répartis sur une base objective. À ce stade, la capacité contributive des États et des communautés intéressées devrait être prise en compte, étant entendu que l'État ou l'autorité responsable en matière de redevances peut décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national [§ 2 iii) et § ix), Section II du Doc 9082].

2.5 Pour ce qui est des redevances de services de navigation aérienne, les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, complétés le cas échéant selon les recommandations formulées par la réunion régionale de navigation aérienne concernant la région en cause et approuvées par le Conseil. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, ni les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, ni des dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien. De plus, le coût des services de navigation aérienne fournis pendant les phases en route, d'approche et d'aérodrome devrait si possible être comptabilisé séparément. Enfin, les coûts des services d'appui comme les services de météorologie aéronautique (MET), les services d'information aéronautique (AIS) et autres services auxiliaires devraient également être comptabilisés séparément. [§ 3 ii), 3 iii) et 3 iv), Section III du Doc 9082].

2.6 Nonobstant les principes du rapport nécessaire entre les dépenses et les redevances et ce ;ui de la protection des usagers contre l'imputation pour des installations et services qui n'existent pas ou qui ne sont pas fournis (dans le présent ou à l'avenir), le préfinancement des projets peut être accepté dans des circonstances particulières,, c'est-à-dire quand il constitue le meilleur moyen d'investir à long terme et à grande échelle, à condition que des mesures strictes de précaution soient mises en place (§ 23, Section I du Doc 9082).

2.7 Des éléments indicatifs détaillés sur le financement de l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9191). Ces deux manuels traitent de divers aspects du financement dont il faut tenir compte quand on lance des projets de financement des infrastructures nécessaires pour fournir des services d'aéroport et d'installations et services de navigation aérienne améliorés.

2.8 Enfin, en ce qui concerne le GNSS, le Conseil de l'OACI a adopté une politique provisoire d'imposition du coût différentiel d'un GNSS plus perfectionné. Cette politique provisoire est résumée ci-après :

- a) les services GNSS de base doivent être fournis à titre gracieux pour le bien public, car ils sont utilisés par plusieurs catégories d'usagers, alors que le GNSS plus perfectionné (y compris ses renforcements) qui exige un service de qualité, donc plus coûteux, peut devoir être payé par les usagers ;
- b) les coûts différentiels des services du GNSS perfectionné devraient être répartis entre tous les usagers qui en tirent des avantages. Une telle affectation des coûts devrait être effectuée à l'échelon régional et tenir compte des besoins des diverses catégories d'usagers, quand la qualité du service peut être ajustée pour répondre à des besoins différents ;
- c) avant que tous coûts puissent être recouverts auprès de l'aviation civile, leur répartition entre tous les usagers devrait être examinée et convenue à l'occasion de négociations et de consultations transparentes d'un fournisseur de services GNSS, de représentants de l'aviation civile et d'autres catégories d'usagers ;
- d) toute imputation de coûts et tout recouvrement qui en résulterait devraient être compatibles avec les politiques de l'OACI pour qu'il soit demandé à l'aviation civile de ne payer que sa part équitable des coûts évalués en appliquant de saints principes comptables et pour que l'aviation civile internationale ne soit pas désavantagée par rapport aux autres modes de transport international et à d'autres usagers. Dès lors que la quote-part de l'aviation a été établie, la répartition des coûts entre les participants et/ou les fournisseurs de services de navigation aérienne devrait être conforme aux politiques et orientations en vigueur de l'OACI relatives aux redevances. Les fournisseurs pourraient alors recouvrer les coûts auprès des usagers en appliquant les dispositions des systèmes de redevances en vigueur.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, on peut tirer plusieurs conclusions :

Les politiques et orientations de l'OACI sur le financement de l'infrastructure du transport aérien par des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

par le préfinancement des projets et par l'imputation des coûts du GNSS continuent d'être valables.

4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 Les recommandations ci-après sont soumises à l'appréciation de la Conférence :

- a) Il est recommandé que les États continuent d'appliquer, ainsi qu'il convient et compte tenu des situations nationales, les politiques et orientations de l'OACI qui peuvent être appliquées au financement de l'infrastructure du transport aérien par des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ;
- b) Il est recommandé que l'OACI prenne toutes les mesures appropriées pour faire mieux connaître et mieux comprendre ses politiques.

— FIN —