



CEANS-WP/84
19/9/08

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 3.4
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne

3.4 : Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

3.4.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/16) fait l'analyse des questions relatives à l'économie et à l'organisation dans le contexte du *Concept opérationnel d'ATM mondiale* de l'OACI (Doc 9854). Pour une mise en œuvre efficiente et rentable du concept, en particulier dans les domaines du financement de l'infrastructure et de la création d'un espace aérien sans discontinuité, la coopération internationale et la collaboration au sein de la communauté ATM devraient être renforcées. Pour souligner l'importance de la coopération internationale, il est proposé d'amender le Doc 9082. Étant donné que la mise en œuvre du concept est un processus progressif, l'OACI devrait continuer à surveiller les faits nouveaux afin de décider si des politiques ou des orientations supplémentaires sur la question seront nécessaires dans l'avenir.

L'**Australie** (WP/45) reconnaît le rôle des États et des fournisseurs de données tiers dans la transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM). La note couvre un certain nombre de questions institutionnelles et économiques liées à cette transition, notamment l'ampleur des obligations des États, le recouvrement des coûts et la responsabilité, les droits d'auteur et la propriété des données, que devrait examiner le Groupe d'étude AIS-AIM.

Le **Panama** (WP/72) décrit son expérience de la libéralisation du transport aérien, de la privatisation de son aéroport et de la mise en œuvre de la navigation de surface (RNAV). La coopération avec les États voisins en vue de définir des buts communs pourrait améliorer l'efficacité opérationnelle.

La **France, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres** (WP/54), présente l'approche « système total » de l'Europe s'appliquant à toutes les redevances d'infrastructure du transport aérien qui respectent, voire dépassent dans la mesure du possible, les politiques de l'OACI visant à assurer la transparence, l'équité, la comparabilité et la prévisibilité. La note propose de renforcer les approches régionales de ces questions par l'élaboration d'éléments d'orientation.

Les **membres de la CLAC** (WP/51) demandent à l'OACI d'étudier et de grouper les aspects économiques et juridiques des organisations régionales multinationales comme véhicules de mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale. Les organismes régionaux devraient encourager les États membres à suivre les directives de l'OACI afin que les dispositions nationales concordent avec les directives mondiales.

Les **membres du Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord (NAT SPG) (WP/32)** présentent les problèmes auxquels fait face la Région Atlantique Nord pour assurer la disponibilité et la pérennité de l'infrastructure des services de navigation aérienne nécessaire aux services de communications par satellite. La note invite l'OACI à se pencher sur les structures de propriété et de contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne et à établir un projet d'accord de services pour les ANSP, afin d'assurer que les fournisseurs de services tiers du secteur privé respectent les exigences reconnues en matière de sécurité et de performance.

La **CANSO (WP/38)** informe la Conférence sur les questions relatives à la transition de l' AIS à l' AIM, et propose que soient fournies au Groupe d'étude AIS-AIM des directives sur les principes relatifs aux redevances énoncés dans le Doc 9082, en ce qui concerne la fourniture de renseignements ou de données aéronautiques.

Le **Mali (WP/43 — note d'information)** fournit certains renseignements sur ce point (voir le paragraphe 3.1.1).

La **Commission européenne (WP/56) — note d'information** présente des informations sur la principale teneur du deuxième ensemble « Ciel européen unique » (SES II), qui repose sur quatre principaux piliers corrélatifs, à savoir la performance et la durabilité, la technologie, la sécurité et les aéroports.

3.4.2 Délibérations

3.4.2.1 Étant donné la mondialisation du système de transport aérien et la nécessité de mettre en œuvre le concept opérationnel d'ATM mondiale de manière efficace et rentable, la Conférence approuve les projets de conclusions et la proposition d'amendement des parties du Doc 9082 sur la coopération internationale présentés dans la note WP/16. La Conférence convient également que le Doc 9082 devrait mentionner l'importance des approches régionales dans la mise en œuvre du concept mondial, en notant des avantages tels qu'une plus grande transparence, l'équité et des coûts d'infrastructure du transport aérien comparables et prévisibles.

3.4.2.2 En ce qui concerne les questions économiques et autres questions institutionnelles associées à la transition de l' AIS à l' AIM, la Conférence estime qu'il est prématuré d'adopter des conclusions précises. Il est donc convenu de fournir des directives appropriées au Groupe d'étude AIS-AIM et d'assurer la coordination entre les aspects techniques et économiques correspondants.

3.4.2.3 La proposition d'élaboration par l'OACI d'un projet de modèle d'accord de niveau de service que les fournisseurs de services de navigation aérienne pourront utiliser lorsqu'ils traiteront avec des fournisseurs tiers du secteur privé, est également appuyée. À ce propos, la Conférence convient qu'il serait utile que, dans le cadre de son programme ordinaire, l'OACI effectue une étude de cas portant spécifiquement sur la propriété et contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne.

3.4.3 **Recommandation**

3.4.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux aspects économiques et organisationnels de la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale, au titre du point 3.4 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 14 — Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :

- a) les États poursuivent sans relâche la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel d'ATM mondiale, en utilisant le GANP comme document de planification de la mise en œuvre et en faisant appel à la coopération internationale et à la collaboration au sein de la communauté ATM ;
- b) les États envisagent de faciliter la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale en adoptant, s'il y a lieu, une approche régionale afin de renforcer la transparence et l'équité ainsi que la comparabilité et la prévisibilité des coûts de l'infrastructure du transport aérien ;
- c) l'OACI continue de surveiller l'évolution des aspects économiques et organisationnels liés au concept opérationnel d'ATM mondiale et au GANP pour déterminer si d'autres politiques et éléments indicatifs sur le sujet seront nécessaires dans l'avenir ;
- d) l'OACI appuie au besoin les travaux du Groupe d'étude AIS-AIM sur les aspects économiques et autres aspects institutionnels de la transition de l'AIS à l'AIM ;
- e) l'OACI entreprenne une étude de cas sur la propriété et le contrôle de l'infrastructure des services de navigation aérienne, notamment sur l'élaboration d'un projet d'accord de niveau de service qui serait utilisé par les fournisseurs de services de navigation aérienne pour s'assurer que les fournisseurs tiers du secteur privé respectent les normes reconnues de sécurité et de performance ;
- f) l'OACI amende les paragraphes 12 et 20 du Doc 9082 pour souligner la nécessité d'une coopération internationale, et tenir compte des approches régionales, dans la mise en œuvre du concept opérationnel d'ATM mondiale et du GANP.