



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

Première réunion des directeurs généraux de l'aviation civile

(Abuja, Nigéria, 19 – 21 mars 2002)

**Point 3 de
l'ordre du jour: Financement de l'aviation civile**

MOBILISATION DE FONDS POUR L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont des éléments importants du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), car ils détectent les carences et recommandent des mesures correctives à prendre. Beaucoup d'États ayant des difficultés à exécuter leurs plans d'action correctrice en raison de contraintes budgétaires, une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) constituerait une source idéale de financement pour l'exécution de ces plans.

La suite proposée à la réunion figure au paragraphe 5.

1. CONTEXTE

1.1 Les besoins de financement pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile devraient s'accroître de plus en plus rapidement et atteindre dans la prochaine décennie des niveaux plus élevés que jamais, dans un contexte d'expansion des besoins financiers des aéroports et des services de navigation aérienne. Cela imposera de vrais défis aux États et aux organismes et entités qui devront faire face à ces besoins. Les mécanismes existants pour le financement tant public que privé de l'infrastructure aéronautique seront très sollicités.

1.2 Le financement des projets d'infrastructure liés à la sécurité sera particulièrement difficile dans le cas où une viabilité financière insuffisante et le manque de fonds publics empêchent ou freinent l'intervention des sources traditionnelles. C'est cela qui a conduit à une proposition de créer une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), qui pourrait constituer un moyen de financement dans une telle situation. La présente note est axée sur une IFFAS et sur son étroite relation avec le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), ainsi que sur les

listes de carences et les actions correctrices établies par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

2. ÉVOLUTION DU CONCEPT D'IFFAS

2.1 L'origine du concept d'IFFAS remonte à 1995, lorsque, à sa 31^e session, l'Assemblée de l'OACI a examiné une proposition d'un groupe d'États désireux que l'on fasse une étude de la nécessité, du bien-fondé et de l'utilité de créer un fonds monétaire aéronautique international pour financer les investissements dans l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne, à des conditions qui seraient plus souples et moins onéreuses que celles qu'offrent les marchés financiers. Les travaux préliminaires sur cette proposition ont été réalisés pendant le triennat 1995-1998, et le concept a été entériné par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (1997) et par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (1998). Toujours en 1998, à sa 32^e session, l'Assemblée a pris note de l'avancement des travaux sur ce projet et a approuvé les plans relatifs aux travaux futurs sur un tel fonds. À l'époque, le Conseil avait dégagé trois grandes applications de la nouvelle facilité financière possible :

- a) la mise en œuvre mondiale des éléments des systèmes CNS/ATM;
- b) les projets directement reliés au Programme OACI de supervision de la sécurité;
- c) l'amélioration et l'expansion de l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne, dans la mesure où il s'agit de corriger des carences et des lacunes en matière de sécurité.

L'Assemblée a conclu que le fonds aurait pour rôle principal et prioritaire de financer des projets liés à la sécurité.

2.2 Pendant le dernier triennat, l'attention s'est portée sur les besoins de financement, sur la participation éventuelle au fonds ainsi que sur sa structure, son fonctionnement et son administration. Dans le cadre de ses travaux, le Secrétariat a fait une enquête auprès des États pour réunir des renseignements et connaître leur avis sur l'utilisation du fonds, sur sa nature (mondiale ou régionale), sur sa gestion ainsi que sur ses sources de financement. Le principal objectif d'une IFFAS est le financement de projets liés à la sécurité pour lesquels les États ne peuvent fournir ou obtenir les ressources financières nécessaires et ayant comme principal domaine d'application les carences liées à la sécurité détectées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité ainsi que par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, comme élément du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

2.3 Il a été suggéré d'assurer le financement d'une IFFAS par différents moyens, pris individuellement ou combinés, et dans chaque cas sur une base volontaire, à savoir des contributions des États et de l'industrie, une cotisation des États au prorata de leur contribution au budget de l'OACI, les excédents budgétaires de l'Organisation, des subventions d'institutions internationales de crédit et des redevances sur les passagers, doublées éventuellement de redevances sur le fret. Dans ce contexte, une condition préalable fondamentale pour toute source majeure de financement d'une IFFAS est que l'on puisse compter que cette source apportera un flux de rentrées régulier.

3. RELATION ENTRE L'IFFAS, L'USOAP ET LES PIRG

3.1 Vu qu'un des principaux objectifs de l'OACI est de promouvoir la sécurité des vols et de la navigation aérienne internationale à l'échelle du monde, il existe une relation manifeste entre les concepts de GASP et d'IFFAS, la priorité absolue étant dans les deux cas la sécurité de l'aviation. L'IFFAS concerne le financement des aspects des projets liés à la sécurité pour lesquels les États ne peuvent pas fournir ou obtenir par ailleurs les ressources financières nécessaires. La relation entre le GASP et l'IFFAS est essentiellement une symbiose puisque le GASP est le cadre général des activités de l'Organisation liées à la sécurité et que l'IFFAS servirait de mécanisme pour financer des mesures destinées à améliorer la sécurité.

3.2 En tant que programme-cadre de haut niveau, le GASP a pour principal but de dégager en termes généraux les problèmes de sécurité d'intérêt mondial et de déterminer les priorités des tâches qui doivent être menées à bien et qui apportent les meilleures retombées en matière de sécurité. Pour ce qui est des mesures de suivi, le GASP est censé recommander des mesures correctives. Les projets de mise en œuvre qu'une IFFAS financerait seraient essentiellement définis au moyen des renseignements réunis par l'USOAP et par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre. Ces renseignements seraient extrêmement utiles pour hiérarchiser les besoins des États contractants en matière de sécurité et par conséquent pour formuler des plans d'action dans le cadre d'une IFFAS pour l'utilisation des fonds. Les améliorations touchant la sécurité ne se limitent pas à des mesures au niveau des aéroports et des services de navigation aérienne, mais s'étendent aussi à la formation au pilotage et à la supervision de l'exploitation aérienne.

3.3 L'USOAP et les PIRG sont donc des éléments importants du GASP, en ce qu'ils détectent les carences et recommandent des mesures correctives à prendre. Étant donné que de nombreux États éprouvent des difficultés à appliquer leurs plans d'action correctrice en raison de contraintes budgétaires, une IFFAS constituerait une source idéale de financement de l'exécution de ces plans. Une autre possibilité serait qu'une IFFAS investisse dans des projets définis par l'USOAP et les PIRG à titre de prêts remboursables, parallèlement à d'autres institutions financières. Il est important de noter que les PIRG sont des plus actifs dans la détection, l'évaluation et la communication des carences de la navigation aérienne ainsi que des mesures correctives à prendre dans les diverses régions.

4. TRAVAUX FUTURS

4.1 Même si beaucoup a été fait au sujet d'une IFFAS, tant de façon isolée que par rapport à l'USOAP et au GASP en général, un certain nombre de questions nécessitent une réflexion et une action des États aussi bien que de l'OACI. Ces questions tournent principalement autour du financement et de la mise en œuvre d'une IFFAS au niveau régional. Les États qui souhaiteraient appliquer le concept de l'IFFAS pourraient demander des éléments d'orientation. Ces éléments pourraient être axés sur les nombreux aspects pratiques à régler au moment de la mise en place d'une IFFAS et sur les dispositions de base à inclure dans un accord entre les États intéressés, notamment en matière de financement, de gestion, de responsabilités, etc.

4.2 Pour que l'IFFAS remplisse son objectif premier, qui est de financer des correctifs aux carences en matière de sécurité détectées dans le cadre de l'USOAP et des PIRG, il est essentiel que le mécanisme de détection et de surveillance prévu par le GASP soit en place. À cette fin, l'OACI entend accorder une attention particulière à l'élaboration d'une procédure précise que l'on puisse effectivement utiliser pour déterminer comment le travail de hiérarchisation des tâches liées à la sécurité et des projets définis par les PIRG pourrait être financé dans le cadre d'une IFFAS.

4.3 À sa 33^e session (septembre-octobre 2001), l'Assemblée de l'OACI a entériné le concept d'IFFAS et demandé au Conseil de poursuivre en priorité la création d'une IFFAS, au début du triennat 2002-2004 (Résolution A33-10 de l'Assemblée). En application de cette résolution, le Secrétaire général a créé une équipe de travail qui précisera les diverses mesures à prendre pour que cette résolution soit suivie d'effet.

5. SUITE PROPOSÉE

5.1 La réunion est invitée :

- a) à prendre acte de la présente note;
- b) à fournir les indications nécessaires au sujet de la création d'une IFFAS;
- c) à demander à l'OACI de faire en sorte qu'une IFFAS appuie les objectifs d'amélioration de la sécurité de l'aviation par la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires déterminées dans le cadre des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre et du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité.

— FIN —