

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

### LES ACCORDS DE FINANCEMENT COLLECTIF DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

#### SOMMAIRE

La présente note décrit brièvement les arrangements de financement collectif de l'OACI en matière d'installations et services de navigation aérienne et contient des observations sur l'utilisation éventuelle du concept de financement collectif pour d'autres applications, y compris la mise en œuvre des éléments des systèmes CNS/ATM. On trouvera des renseignements plus généraux sur les entreprises de coopération ou les coentreprises relatives à la fourniture de services de navigation aérienne dans la note ANSCConf-WP/6.

#### 1. Introduction

1.1 L'OACI administre des accords de financement collectif des installations et services de navigation aérienne au nom des États contractants depuis plus de 50 ans. L'intervention de l'OACI est prévue par le Chapitre XV de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), où les principes de base du «financement collectif» sont établis.

#### 2. Les arrangements de financement collectif de l'OACI existants

2.1 Les premiers arrangements ont vu le jour en 1948 et 1949, pour financer et fournir des services de navigation aérienne pour les vols sur l'Atlantique Nord. Ces arrangements ont été révisés en 1956, et les accords de financement collectif (Accords DEN/ICE) ont été signés la même année avec le Danemark et l'Islande en tant qu'États fournisseurs. Aujourd'hui, des services continuent à être fournis et financés conformément à ces deux accords, amendés par les Protocoles de Montréal de 1982, et ils représentent un excellent exemple de la coopération internationale prévue dans le cadre du Chapitre XV.

2.1.1 Des installations et services sont fournis par le Danemark et l'Islande aux aéronefs civils traversant l'Atlantique Nord au nord du 45° parallèle. Ces services comprennent le contrôle de la circulation aérienne, les communications et la météorologie. La responsabilité financière est assumée par un groupe de 23 États, qui comprennent les deux États fournisseurs, et dont les gouvernements sont parties aux accords.

(5 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc,wp.07.fr.wpd

2.1.2 La responsabilité de l'administration des accords incombe au Conseil de l'OACI et au Secrétaire général, au nom des gouvernements contractants. Un comité particulier du Conseil de l'OACI, le Comité de l'aide collective, veille à ce que les procédures établies dans les accords soient suivies. Il examine aussi les aspects financiers et techniques des nouveaux besoins nécessaires à la fourniture appropriée et efficace des services et il formule des recommandations appropriées au Conseil.

2.1.3 Le Secrétariat de l'OACI est chargé de superviser de façon générale le fonctionnement et l'administration des accords. Il exécute les fonctions administratives courantes, en particulier l'analyse des estimations de coûts et des dépenses réelles, l'évaluation des demandes de nouvelles dépenses d'immobilisation ou de ressources, la préparation des niveaux de cotisation des gouvernements contractants, la détermination du niveau des redevances d'usage, l'organisation d'audits et aussi les paiements aux États fournisseurs à partir des contributions reçues.

2.1.4 Le total des coûts (opérationnels, liés aux investissements et administratifs) pour l'année 2000 des services financés collectivement est estimé à 25,6 millions de dollars des États-Unis. La méthode utilisée pour financer ces services entre les gouvernements participants est établie dans les accords de financement collectif (Doc. 9585-JS/681 et 9586-JS/682). Le Danemark et l'Islande, en qualité d'États fournisseurs, supportent 5 % du total des coûts des services vu les avantages aéronautiques et indirects qu'ils tirent des accords. Tous les aéronefs civils traversant l'Atlantique Nord au nord du 45° parallèle, que les gouvernements des compagnies aériennes intéressées participent ou non aux accords, paient, au moyen d'une redevance d'usage, le coût des services météorologiques, du contrôle de la circulation aérienne et de communications, qui sont décrits comme des coûts imputables à l'aviation civile. Le reste des coûts, à savoir ceux qui ne sont pas imputables à l'aviation civile, est réparti entre les 23 gouvernements contractants parties aux accords (y compris le Danemark et l'Islande) sur la base du nombre de traversées individuelles effectuées par leurs aéronefs. La redevance d'usage englobe les dépenses engagées par le Secrétariat de l'OACI dans l'administration des accords. Un mécanisme d'ajustement garantit que les usagers ne paient pas plus ni moins de ce qu'ils doivent payer. Une réunion de consultation des usagers est convoquée annuellement par les États fournisseurs avant la présentation au Comité de l'aide collective des dépenses réelles et des coûts estimatifs.

2.2 Sur la base de l'expérience acquise dans l'administration des accords de financement collectif conclus avec le Danemark et avec l'Islande, six États fournissant des services de navigation aérienne sur l'Atlantique Nord (Canada, États-Unis, Irlande, Islande, Portugal et Royaume-Uni) ont demandé au Secrétaire général d'assumer les responsabilités liées à l'administration du programme concernant le système de contrôle des performances de maintien d'altitude. Ce programme a été conçu pour fournir la vérification et le contrôle nécessaires des performances de maintien d'altitude requises pour l'introduction prévue du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) au-dessus du niveau de vol 290 dans la région Atlantique Nord. Le concept de financement collectif a été adapté pour tenir compte des modalités inhérentes à ce programme et de la demande des États fournisseurs participants visant à établir un arrangement de financement collectif efficace et souple. Il est fait face aux dépenses d'exploitation, d'entretien, d'amortissement et d'intérêt, ainsi qu'aux dépenses d'administration de l'OACI, grâce aux redevances d'usage qui sont facturées et perçues par le Royaume-Uni en même temps que les redevances d'usage DEN/ICE. Cette approche souple s'est avérée bien adaptée au financement de l'expérimentation RVSM en rapport avec la mise en œuvre des accords DEN/ICE.

### **3. Principaux éléments de la politique de financement collectif de l'OACI**

3.1 La politique de l'OACI dans ce domaine découle du Chapitre XV de la Convention de Chicago, des Résolutions A1-65, A14-37 et A16-10 de l'Assemblée, ainsi que des recommandations et conclusions de réunions récentes de l'OACI.

3.2 La Résolution A16-10 de l'Assemblée (1968), toujours en vigueur, demande aux États contractants d'envisager le financement collectif en dernier recours, après que toutes les méthodes d'obtention du financement des installations et services de navigation aérienne ont échoué. Toutefois, de récentes réunions de l'OACI ont recommandé que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) tiennent compte de l'expérience acquise dans la région Atlantique Nord et que l'OACI fasse mieux connaître les compétences dont elle dispose dans ce domaine. De nombreuses réunions de l'OACI ont également mentionné une approche multinationale de la fourniture des services de navigation aérienne, dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, y compris la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro du 11 au 15 mai 1998.

3.3 Il est maintenant d'usage courant de financer les services de navigation aérienne grâce aux redevances d'usage. Dans ce contexte, il a été convenu au fil des ans que les coûts totaux des installations et services imputables à l'aviation civile qui sont fournis dans le cadre des accords actuels sont progressivement recouverts auprès des usagers et une redevance administrative a été établie. On veille soigneusement à ce que les procédures de détermination des coûts dans le cadre des arrangements de financement collectif soient compatibles avec les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc. 9082)

3.4 Dans des circonstances exceptionnelles, l'OACI a le pouvoir d'agir à titre d'institution financière. Le § 5.2, alinéa b), du Règlement financier de l'OACI prévoit que «Le Conseil peut, au titre d'un exercice financier donné, consentir des crédits en sus des crédits budgétaires votés par l'Assemblée (...) jusqu'à concurrence de 100 000 dollars, pour des dépenses afférentes à de nouveaux projets urgents tels que le financement temporaire d'un aéroport, d'une installation ou d'un service de navigation aérienne dont l'absence ou l'arrêt de fonctionnement risquerait d'entraîner des difficultés ou des dangers graves pour la navigation aérienne internationale si le Conseil ne prenait des mesures immédiates, et au sujet desquels un financement collectif est envisagé conformément aux dispositions du Chapitre XV de la Convention». Le Conseil examine la question de l'augmentation éventuelle de la limite de 100 000 dollars mentionnée ci-dessus.

3.5 Le 31 mai 1999, le Conseil a entériné un certain nombre de recommandations du Comité de l'aide collective afin que les États contractants et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) soient sensibilisés davantage au concept de financement collectif comme moyen de financer la mise en œuvre des éléments des systèmes CNS/ATM.

### **4. Identification des installations et services qui pourraient être financés collectivement**

4.1 Du fait que les nouveaux systèmes CNS/ATM ont une capacité qui dépasse fréquemment l'espace aérien contrôlé par un État et du fait de l'ampleur des investissements qu'implique l'opération, les arrangements de type financement collectif peuvent être bien adaptés à la mise en œuvre de plusieurs éléments des systèmes CNS/ATM lorsque, par exemple, il s'avère très coûteux pour un État d'agir seul ou encore lorsqu'une organisation régionale existante (ASECNA, COCESNA, EUROCONTROL, etc.) n'agit pas au nom de cet État. Ces éléments couvriraient potentiellement la totalité des systèmes

CNS/ATM, en particulier les stations terriennes au sol (GES), les répéteurs de satellite de télécommunications, les systèmes de contrôle de l'intégrité et les systèmes de renforcement par satellites requis dans le contexte du GNSS.

4.2 Parmi les régions qui pourraient se prêter à une application du concept de financement collectif, on peut citer:

- la région Moyen-Orient, où un groupe de travail du MIDANPIRG a déjà été établi afin d'examiner les options de financement et de mise en œuvre;
- la région Pacifique où un projet de gestion unifiée de l'espace aérien du Pacifique (PUAM) est en cours;
- l'Atlantique Sud, où un groupe de coordination comprenant des représentants de l'Amérique du Sud, de l'Afrique et de l'Europe est en activité;
- d'autres régions homogènes de trafic aérien et les principales routes (Marché commun d'Afrique orientale et australe, sous-région de la Communauté de développement de l'Afrique du Sud, région Amérique du Sud), où des projets sont en cours.

4.3 Pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, comme dans le cas des systèmes conventionnels de navigation aérienne, il appartient aux États contractants, de concert avec les PIRG, de décider des matériels et installations nécessaires pour assurer des services de navigation aérienne dans l'espace aérien dont ils sont responsables, ainsi que des types d'organisation et de financement appropriés, en tenant compte des considérations techniques, économiques et éventuellement politiques qui entrent en ligne de compte. Il appartient aux PIRG de développer l'architecture des systèmes dans une région donnée, puis d'examiner le meilleur moyen de les financer, par exemple avec un financement collectif parmi d'autres possibilités. Dans cette étude, le Secrétariat peut fournir aux États contractants et aux PIRG les informations et lignes directrices nécessaires et il peut les aider à faire un choix motivé.

4.4 Parmi les autres applications possibles du concept de financement collectif, là où les installations et les coûts sont supérieurs aux besoins d'un seul État, figurent le développement des routes transpolaires et l'étalonnage des aides de navigation. Le degré de participation de l'OACI pourrait varier considérablement d'un cas à l'autre.

## 5. Conditions préalables à l'application fructueuse du concept de financement collectif

5.1 Un certain nombre de conditions doivent être réunies pour que l'application du concept de financement collectif soit réussie:

- description claire du projet et de ses objectifs, qui devraient être de faciliter (ou de rendre possible) l'établissement d'une installation ou d'un service de navigation aérienne, et de réduire le coût pour chaque participant;
- identification claire des services à financer collectivement;

- définition claire des responsabilités des différents partenaires qui conviendraient de participer (à cet égard, la participation de l’IATA en qualité de représentant des usagers serait utile);
- simplicité et souplesse des arrangements, qui devraient être adaptés aux circonstances des États intéressés et permettre une mise en œuvre efficace («accord administratif» dans la mesure du possible);
- recouvrement équitable des coûts, y compris les coûts administratifs, au moyen des redevances d’usage et en conformité générale avec les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d’aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc. 9082).

## 6. Suite à donner par la Conférence

6.1 La Conférence est invitée à prendre note des renseignements ci-dessus et à formuler toute recommandation qu’elle juge appropriée.