

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Projet

(PROJET DE) RAPPORT SUR LE POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

**Point 3 de
l'ordre du jour: Questions de financement**

3.1 Documentation

Le Secrétariat (WP/8) présente une revue des sources de financement pour les aéroports et les services de navigation aérienne ainsi que des tendances nouvelles dans le financement des infrastructures. Le Secrétariat estime que les besoins d'investissements pour les aéroports et les services de navigation aérienne d'ici à l'année 2010 dépasseront 300 milliards ZUS. Les résultats d'une enquête sur les pratiques des États en matière de financement des aéroports et des services de navigation aérienne, sur la base d'un questionnaire diffusé avant la Conférence, indiquent que l'autofinancement a remplacé le financement public comme source la plus fréquemment citée, en comparaison avec une étude similaire de 1991. L'utilisation grandissante de l'autofinancement et de l'emprunt auprès du secteur privé est clairement liée au nombre croissant d'entités autonomes qui gèrent des aéroports et des services de navigation aérienne. Un des résultats de l'autonomie accrue est la nécessité d'une plus grande imputabilité. Sur cette toile de fond le Secrétariat propose que les orientations existantes sur les aspects pratiques du financement des infrastructures, figurant dans les Manuels correspondants de l'OACI, soient revues et actualisées pour tenir compte des tendances les plus actuelles et de la façon dont les fournisseurs d'installations aéroportuaires et de services de navigation aérienne pourraient en bénéficier.

La Suisse (WP/67) décrit les aspects organisationnels et financiers des aéroports et des services de navigation aérienne suisses.

L'IATA (WP/32) émet l'avis que des mécanismes appropriés de recouvrement des coûts sont indispensables pour assurer le financement de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. L'IATA appelle à l'institution d'un programme de l'OACI pour aider les États à déterminer les coûts réels de l'exploitation des services de navigation aérienne, et à une coopération régionale accrue dans le financement de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

On mentionnera pour référence sous ce point des notes de travail présentées par le Secrétariat (WP/15), les États-Unis (WP/103) et l'ACI (WP/52 et 55), qui seront examinées ultérieurement sur le fond au titre du point 5.2.

3.2 Débat

3.2.1 La Conférence examine les informations communiquées par le Secrétariat et entérine la proposition visant à la mise à jour des éléments indicatifs existants sur le financement des infrastructures. Il est reconnu que les orientations nouvelles devraient être souples, eu égard au fait que chaque État prend ses propres décisions au regard de ses propres circonstances.

3.2.2 Certains délégués présentent des suggestions concernant les endroits où il est nécessaire d'apporter des améliorations dans les éléments indicatifs existants. Cela comprend des orientations concernant la nécessité de veiller à ce que tous les coûts d'exploitation, directs et indirects, soient inclus

dans les coûts pris pour base de calcul des redevances; l'attention accrue à porter à la question du retour sur investissement; la justification des immobilisations par des analyses coûts/avantages appropriées; le financement du développement; le financement par les municipalités; et l'intérêt pour les petits aéroports de constituer un réseau afin d'obtenir plus facilement des financements.

3.2.3 Les problèmes rencontrés par certains États dans l'obtention de financement pour le développement des infrastructures suscitent des observations générales, et la crainte est exprimée que beaucoup d'aéroports ne soient pas en mesure de générer les recettes nécessaires pour soutenir leur développement. L'avis est émis qu'il est nécessaire que la communauté aéronautique internationale de l'aviation développe une responsabilité collective à l'égard du financement du développement des infrastructures — plus particulièrement en rapport avec la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM — par le biais du concept d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation, actuellement examiné par le Conseil de l'OACI, ou de quelque autre mécanisme.

3.2.4 La Conférence convient aussi que l'OACI devrait examiner la faisabilité de continuer d'aider les États à déterminer les coûts réels de l'exploitation de leurs services de navigation aérienne, afin de faciliter à la fois le recouvrement des coûts et le financement de la mise en œuvre de nouveaux services tels que les systèmes CNS/ATM.

3.2.5 À la lumière de ses débats, la Conférence adopte les deux recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 3/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil revoie et actualise selon les besoins les orientations relatives au financement des infrastructures qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

RECOMMANDATION 3/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil examine la faisabilité d'apporter une assistance aux États, lorsqu'ils le demandent, dans la détermination des coûts réels d'exploitation de leurs services de navigation aérienne, afin de faciliter tant le recouvrement des coûts que le financement de la mise en œuvre de nouveaux services, tels les systèmes CNS/ATM.