

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

(Montréal, 19 – 28 juin 2000)

Projet

(Partie finale du) **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 5.2
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 5.2 de

l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

ASPECTS ÉCONOMIQUES DE L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM

5.2.9 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/19) déclare que la politique et les orientations élaborées par l'OACI sur les aspects organisationnels et de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne s'appliquent aux systèmes CNS/ATM. La note souligne l'importance d'un système de gestion financière solide pour le recouvrement des coûts et l'obtention du financement, en notant la forte demande, de la part des États, d'orientations supplémentaires dans des domaines tels que l'analyse des coûts/avantages, l'élaboration de bilans de rentabilité, le financement, le recouvrement des coûts et l'établissement de coentreprises. Le Secrétariat (WP/20) présente également un rapport d'avancement sur une étude de l'OACI concernant l'imputation des coûts du GNSS. Cette note examine les travaux futurs dans ce domaine, qui comprend une collaboration avec EUROCONTROL (voir WP/65 ci-après), notant que l'OACI sert la communauté mondiale et qu'elle ne manquera donc pas d'élaborer des orientations applicables à l'échelle mondiale. Il est estimé qu'il serait nécessaire d'établir une large coalition composée d'acteurs de l'aviation civile et d'utilisateurs non aéronautiques, afin de déterminer des parts équitables et acceptables des coûts imputables à chacun des principaux groupes d'utilisateurs. Il est proposé par ailleurs que les coûts du dispositif essentiel du GNSS soient imputés aux États sur la base de leur produit national brut (PNB).

Les **États-Unis** (WP/103) déclarent qu'ils continueront à fournir les signaux GPS gratuitement, sans aucune redevance d'usage directe. La note invite la Conférence à examiner les avantages économiques d'un GNSS élaboré et mis en œuvre gratuitement sans aucune redevance d'usage directe; à examiner les implications en matière de sécurité liées à des redevances directes pour le GNSS; à demander aux États qui comptent élaborer des composants du GNSS d'appliquer une architecture ouverte pour éviter que les aéronefs ne doivent être équipés d'un matériel double; et à examiner les préoccupations relatives à l'imputation et au recouvrement des coûts du GNSS et à déterminer si les orientations existantes de l'OACI sont suffisamment précises pour le recouvrement des coûts du GNSS.

La **Commission européenne** (WP/75) décrit certains principes liés à la coopération et à l'intégration régionales qui régissent un système de gestion de la circulation aérienne performant, comme par exemple la mise en place de mécanismes de financement collectif, la révision des principes de tarification en fonction d'une structure axée sur les services afin d'en faciliter l'application transfrontière, ainsi que l'introduction de mesures d'incitation économique pour encourager l'exploitation d'aéronefs capables d'utiliser efficacement des ressources limitées.

EUROCONTROL (WP/65) propose une méthode «basée sur les besoins» aux fins d'imputation des coûts du GNSS entre l'aviation civile et les autres catégories d'utilisateurs, ainsi qu'entre les États et les phases de vol (de route par rapport à approche/aérodrome), qui pourrait être appliquée à l'échelle mondiale. Cette méthode incorpore le nombre des utilisateurs, leurs besoins par phase de vol ou par application, ainsi que le coût différentiel des divers niveaux de service. Il est recommandé que l'OACI tienne compte des travaux réalisés par EUROCONTROL dans son étude sur l'imputation des coûts du GNSS.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/25) invite la Conférence à confirmer que l'ensemble des grands principes de l'OACI applicables aux redevances, y compris la non-discrimination, la relation aux coûts, la transparence financière et la consultation des utilisateurs, devraient être observés lors de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/38) souligne que l'aviation ne devrait payer qu'une fraction des coûts totaux du GNSS, proportionnelle à son taux d'utilisation réel par rapport à l'ensemble de la société, et que les coûts d'usage de l'aviation devraient être inférieurs à ce qu'ils seraient si les systèmes de navigation au sol existants devaient être maintenus.

5.2.10 Débat

5.2.10.1 Un appui général est accordé aux conclusions formulées dans la note WP/19, qui mettent l'accent sur la nécessité que l'OACI fournisse aux États des orientations et une aide plus pratiques. La Conférence confirme également que l'ensemble des grands principes de l'OACI applicables aux redevances devrait être observé lors de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

5.2.10.2 En ce qui concerne les coûts du GNSS, la Conférence conclut qu'il serait prématuré de statuer sur les méthodes d'imputation et elle invite l'OACI à poursuivre ses travaux dans ce domaine, en effectuant une étude plus approfondie, dans le cadre de laquelle une vaste coalition d'acteurs de l'aviation civile et d'utilisateurs non aéronautiques devra être établie, afin de déterminer les parts équitables et acceptables des coûts à imputer à chacun des principaux groupes d'utilisateurs. La méthode «basée sur les besoins» lancée en Europe (WP/65) est entérinée comme une des démarches dont il faudrait tenir compte dans les travaux futurs. L'idée proposée dans la note WP/20 d'imputer les coûts du dispositif essentiel du GNSS à tous les États sur la base de leur produit national brut soulève des réserves de la part de certains délégués. Les délégués de deux États fournisseurs de signaux primaires du GNSS déclarent que leurs États continueront à fournir ces signaux gratuitement jusqu'à un avenir prévisible.

5.2.10.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation ci-après:

RECOMMANDATION 5.2/11

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI poursuive et développe, en coalition avec des usagers non aéronautiques, une étude approfondie de l'imputation des coûts du GNSS entre les groupes d'usagers, en tenant compte de la méthode «basée sur les besoins».

CONSULTATIONS DES USAGERS

5.2.11 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/12), dans une note présentée antérieurement dans le contexte de la solution des différends, attire l'attention sur les principes des Déclarations du Conseil (Doc 9082) concernant les consultations avec les usagers.

La **Suisse** (WP/46) décrit les méthodes qu'elle applique pour modifier les redevances aéroportuaires et celles des services de navigation aérienne, en soulignant l'importance de consulter les usagers.

Le **Royaume-Uni** (WP/91) souligne qu'il importe de procéder en temps opportun à des consultations approfondies avec les usagers des aéroports, aussi bien lors de l'établissement des redevances d'aéroports que lors de la mise au point de plans de développement. Il propose un texte révisé pour renforcer la portée des Déclarations du Conseil et donner aux usagers le droit de faire appel devant un organisme indépendant de l'autorité aéroportuaire, au cas où fournisseurs et usagers ne pourraient parvenir à un accord sur les redevances. Il est également suggéré de porter à quatre mois la période de préavis en cas de révision des redevances ou d'imposition de nouvelles redevances aux aéroports, contre deux mois à l'heure actuelle selon le Doc 9082.

L'**ACI** (WP/47) souligne que les consultations sont la pierre angulaire de relations de travail productives entre les aéroports et leurs usagers.

L'**IATA** (WP/79) souligne elle aussi l'importance des consultations entre aéroports ou fournisseurs de services de navigation aérienne et leurs communautés respectives d'usagers.

5.2.12 Débat

5.2.12.1 La Conférence souligne l'importance de créer une relation productive entre fournisseurs et usagers, par le biais de consultations, et elle reconnaît que les textes pertinents sur les consultations avec les usagers, figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), devraient être renforcés selon les propositions figurant dans la note WP/91. Toutefois, certaines délégations hésitent à fixer un délai précis pour les consultations dans les éléments d'orientation de l'OACI, étant donné que la situation diffère d'un État à l'autre. La Conférence est d'avis que les Déclarations devraient être plus permissives que contraignantes dans ce domaine.

5.2.12.2 À propos de la suggestion visant à donner aux usagers le droit de faire appel devant un organisme indépendant de l'aéroport, au cas où fournisseurs et usagers ne pourraient s'entendre sur les redevances, la Conférence convient que la question devrait être étudiée plus avant par l'OACI. Le point de vue est exprimé que des orientations supplémentaires sont nécessaires au sujet des consultations quand aucun régime réglementaire n'existe dans l'État concerné. Il est également estimé que le terme «usagers» utilisé pour le processus de consultation devrait s'entendre comme incluant les passagers.

5.2.12.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence convient de la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/12

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI:

- a) renforce le texte concernant les consultations avec les usagers dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082);
- b) étudie et élabore, aux fins d'inclusion dans les Déclarations du Conseil, de nouvelles orientations sur le concept d'accorder aux usagers un droit d'appel devant un organisme indépendant, s'il existe, en l'absence d'entente avec les fournisseurs; ainsi que des orientations supplémentaires sur le processus d'appel à utiliser en l'absence d'un régime réglementaire dans l'État en cause.

PROLIFÉRATION DES REDEVANCES ET UTILISATIONS EXTRA-AÉRONAUTIQUES DES RECETTES

5.2.13 Documentation

L'**ACI** et l'**IATA** (WP/24) visent conjointement à encourager les États à ne permettre l'imposition de redevances que pour des services et fonctions nécessaires, directement liés à l'aviation civile et au bénéfice de celle-ci, et à s'abstenir d'imposer de redevances pour des fonctions qui sont principalement du ressort des administrations nationales.

L'**IATA** (WP/77) estime que l'utilisation des recettes à des fins extra-aéronautiques alourdit inutilement les coûts que doit supporter un fournisseur de services d'aéroport ou de services de navigation aérienne, fardeau qui en dernière analyse est transmis aux usagers; elle suggère que les éléments d'orientation de l'OACI prévoient explicitement que les recettes produites par un aéroport ou un fournisseur de services de navigation aérienne devraient revenir au fournisseur en cause.

5.2.14 **Débat**

5.2.14.1 La Conférence convient de faire sienne l'idée, présentée dans la note WP/24, d'encourager les États à limiter l'imposition de redevances. Par contre, elle n'appuie pas l'idée que les gouvernements devraient s'abstenir d'imposer des redevances pour des fonctions qui relèvent principalement de leur responsabilité, comme la sûreté, l'immigration et les douanes. Pour certains, ces fonctions sont assurées par les gouvernements au bénéfice des compagnies aériennes, des aéroports et du public des voyageurs, si bien qu'il serait raisonnable et équitable d'en recouvrer les coûts.

5.2.14.2 À propos de la note WP/77, de nombreux délégués déclarent avoir des difficultés à accepter, sans complément d'étude, certains des points de vue exprimés dans la note, et en particulier la suggestion voulant que les recettes d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne soient nécessairement conservées par ceux-ci. La Conférence note cependant que la question de la répartition des recettes à l'intérieur d'un système ou d'un réseau de fournisseurs sera étudiée plus avant lorsque seront élaborées les orientations destinées aux États qui souhaitent commercialiser leurs aéroports ou leurs services de navigation aérienne, comme il est envisagé dans la Recommandation 2/3 de la Conférence.

5.2.14.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/13

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI encourage les États à n'autoriser l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont nécessaires et directement liés aux activités de l'aviation civile, ou en dernière analyse dans l'intérêt de celles-ci.

REDEVANCES ENVIRONNEMENTALES

5.2.15 **Documentation**

Les **Pays-Bas** (WP/87) trouvent que les Déclarations du Conseil (Doc 9082) sont quelque peu restrictives en ce qui concerne les coûts externes du bruit des aéronefs et que l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques, au moyen de redevances liées au bruit, pourrait offrir une solution efficace à la réduction des incidences acoustiques aux alentours des aéroports.

Les **États-Unis** (WP/40) rappellent que l'organe compétent pour discuter des redevances environnementales est le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI, qui travaille à plusieurs options, et dont les conclusions seront examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI.

5.2.16 Débat

5.2.16.1 La Conférence convient volontiers que les discussions de fond sur les redevances environnementales devraient avoir lieu au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) auquel le Conseil de l'OACI a attribué de telles fonctions. Elle note que les recommandations du CAEP sur d'éventuelles options basées sur le marché pour s'occuper des incidences des émissions des moteurs d'aviation sont attendues pour janvier 2001, en vue de leur soumission ultérieure au Conseil et de leur examen ultérieur à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI en septembre-octobre 2001. En conséquence, toutes questions concernant les options environnementales basées sur le marché ou d'autres redevances environnementales qui pourraient être soulevées lors de la présente conférence seront renvoyées au Conseil de l'OACI pour transmission éventuelle au CAEP.

Projet
– FIN –