

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 4 de l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne

Point 5.2.2 de l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne

ASPECTS ÉCONOMIQUES DE LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Aspects économiques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et orientations de l'OACI dans ce domaine. La suite à donner par la conférence figure au § 5.1.

1. Entrée en matière

1.1 Une des caractéristiques fondamentales des systèmes CNS/ATM (mis à part l'équipement embarqué) est qu'ils sont fournis comme partie intégrante des installations et services de navigation aérienne; c'est pourquoi ils sont soumis aux mêmes principes économiques de base que les autres installations et services de ce type. Ce qui d'un point de vue technique distingue les systèmes CNS/ATM de la plupart des autres installations et services de navigation aérienne tient à la technologie améliorée qui leur sert de base et à l'élargissement de la capacité qu'ils offrent, mais il s'agit là d'une différence de degré, non de fond. En conséquence, les orientations de politique ainsi que les orientations pratiques supplémentaires élaborées par l'OACI concernant les aspects organisationnels et de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne s'appliquent également aux systèmes CNS/ATM.

2. Orientations de politique et leur diffusion

2.1 L'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM, que le Conseil a adopté en mars 1994, porte expressément sur la politique de recouvrement des coûts des systèmes CNS/ATM et indique que celui-ci doit se faire conformément à l'article 15 de la Convention de Chicago et aux *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5).*

2.2 Des orientations supplémentaires plus détaillées figurent dans trois documents relatifs aux questions économiques se rapportant particulièrement à la mise en œuvre et à l'exploitation des systèmes CNS/ATM (décrits en détail dans la note ANSCConf-WP/23 — Activités de l'OACI dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne). Ces documents sont les suivants: *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), qui fournit des indications sur divers aspects organisationnels; et sur les aspects financiers, y compris le contrôle financier, le recouvrement des coûts et le financement de l'infrastructure des services de navigation aérienne. Les aspects de ces questions diverses qui sont particulièrement pertinents pour la fourniture des systèmes CNS/ATM sont identifiés et examinés dans les diverses parties de ce manuel.

2.3 Le deuxième document est le *Rapport* du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne *sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9660). Ce rapport se centre sur les aspects organisationnels de la fourniture du GNSS y compris les aspects multinationaux, la propriété et le contrôle; et les aspects financiers, dont les sources de financement, la détermination des coûts et le recouvrement des coûts.

2.4 Le troisième document s'intitule *Aspects économiques des services de navigation aérienne par satellite — Lignes directrices pour l'analyse coûts-avantages des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)* (Circulaire 257-AT/106). Il contient des éléments indicatifs visant à aider les États à réaliser des études sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

2.5 Présente également un intérêt le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM*, qui traite des concepts opérationnels et des principes généraux de planification pertinents à la mise en œuvre et à l'exploitation des systèmes CNS/ATM. Bien qu'ayant un caractère essentiellement technique, ce plan aborde aussi, dans des chapitres distincts, des questions telles que les aspects organisationnels et coopératifs internationaux, les incidences coûts-avantages et économiques et les aspects financiers.

2.6 Bien que ne ciblant pas expressément les questions CNS/ATM, les ateliers régionaux de l'OACI sur la gestion des aéroports et des installations et services de route, qui traitent des aspects relatifs à l'organisation et à la gestion financière de l'infrastructure aéroportuaire et des services de navigation aérienne, accordent une attention particulière à ces questions dans le contexte de l'exploitation des systèmes CNS/ATM. De même, les ateliers sur les prévisions et la planification économique abordent entre autres l'analyse coûts-avantages de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et les besoins de

* Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de restructurer et de réintituler ce document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

prévisions de trafic corrélatives. Les deux types d'atelier se tiennent au rythme de trois ateliers tous les deux ans. (Voir aussi la note ANSCConf-WP/23 mentionnée au § 2.2).

3. Analyse

3.1 Il a été dit à plusieurs reprises que les obstacles techniques à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM avaient été surmontés et que les principaux défis que les États ont à relever sont actuellement de caractère organisationnel et financier. Des éléments de politique concernant ces deux domaines sont déjà bien en place. De plus, la plupart des éléments pratiques de base nécessaires en ce qui concerne les options d'organisation, l'analyse coûts-avantages, le contrôle financier, le recouvrement des coûts et le financement ont déjà été élaborés, mais ils devront être revus et augmentés, selon les besoins; des éléments indicatifs sur des bilans de rentabilité sont également en préparation. Il est donc évident que l'OACI doit consentir plus d'efforts pour aider un grand nombre d'États à appliquer les éléments existants. Cela tient au fait que l'insuffisance d'organisation de l'exploitation des services de navigation aérienne et le manque de procédures solides de gestion financière minent la confiance des milieux financiers quand il s'agit de fournir à ces États le financement nécessaire pour mettre en œuvre les éléments des systèmes CNS/ATM.

3.2 Un système de gestion financière solide, qui est essentiel pour le recouvrement des coûts et pour obtenir un financement pour les systèmes CNS/ATM ainsi que pour les services de navigation aérienne en général, exige les éléments suivants:

- reconnaissance d'une politique internationale de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne;
- existence d'un système efficace de comptabilité des coûts et des recettes;
- méthode solide pour déterminer les coûts servant de base au calcul des redevances;
- mécanisme efficace de perception des redevances;
- préparation d'analyses coûts-avantages, de bilans de rentabilité et d'études sur les incidences économiques;
- élaboration d'un plan financier solide et détaillé;
- mécanisme efficace de perception des redevances.

La note ANSCConf-WP/8 (Questions de financement) examine divers aspects du financement des aéroports et de l'infrastructure des services de navigation aérienne.

3.3 La mise en œuvre et le fonctionnement des principaux éléments des systèmes CNS/ATM appellent, à de rares exceptions près, une coopération internationale vu l'ampleur des investissements et la capacité qui sera assurée. Une assistance est toutefois nécessaire dans de nombreuses régions pour lancer de telles entreprises coopératives ainsi que d'autres entreprises coopératives ou coentreprises qui peuvent apporter de grands avantages aux États. Cette question et le rôle de l'OACI dans ce contexte sont abordés dans la note ANSCConf-WP/5 (Initiatives de coopération internationale).

4. Conclusions

4.1 Le processus de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM a atteint un certain niveau de maturité. Dans l'avenir, au lieu de s'en tenir à une perspective économique et organisationnelle, on considérera de plus en plus les systèmes CNS/ATM comme des parties ou des éléments d'une infrastructure globale des services de navigation aérienne. C'est ainsi que le programme de travail de l'OACI, suite notamment aux recommandations de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (Rio de Janeiro, 1998), met davantage l'accent sur l'assistance aux États en ce qui concerne les aspects organisationnels et financiers de la mise en œuvre des systèmes. Cela exige qu'une plus grande attention soit accordée aux questions pratiques et à la mise en œuvre ou à l'application des orientations existantes plutôt qu'à l'élaboration de nouvelles orientations. Plus précisément, les États demandent avec insistance des orientations et une aide dans des domaines comme l'analyse coûts-avantages, l'élaboration de bilans de rentabilité, le financement et le recouvrement des coûts. On ignore l'ampleur de l'assistance qu'il pourrait être demandé à l'OACI de fournir dans l'établissement de coentreprises du fait de l'expérience qu'elle possède et de l'avis impartial qu'elle peut fournir dans ce domaine, mais elle pourrait devenir très importante.

5. Suite à donner par la conférence

5.1 La conférence est invitée à prendre acte de la présente note et à formuler des observations sur son contenu, en particulier les conclusions du § 4.1.