

**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**

**ÉTUDE SUR LA RÉPARTITION DES COÛTS DU SYSTÈME MONDIAL
DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note rend compte de l'avancement d'une étude de l'OACI sur la répartition des coûts du GNSS. On y trouvera des renseignements récapitulatifs, une brève évocation des travaux corrélatifs menés en Europe et de leur intérêt pour l'étude de l'OACI, ainsi qu'une description des futurs travaux dans ce domaine. La suite proposée à la Conférence est présentée au paragraphe 3.1

1. RAPPEL

1.1 La Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (Rio de Janeiro, 11 – 15 mai 1998) a lancé un appel à l'OACI pour que celle-ci procède à une étude sur la répartition des coûts du GNSS [Recommandation 3/16 a)]. Cette étude a par la suite reçu l'aval du Conseil, qui a décidé de l'inscrire au programme des travaux dans le domaine du transport aérien du présent triennat.

1.2 Il a été reconnu que, pour étudier la répartition des coûts du GNSS, il était nécessaire d'établir une distinction entre:

- a) la répartition entre les utilisateurs aéronautiques civils;
- b) la répartition entre les utilisateurs aéronautiques civils et les autres usagers.

Pour ce qui est de la première de ces répartitions, la plupart des éléments indicatifs nécessaires existent déjà dans le *Rapport 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)* du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9660), ainsi que dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3). La répartition entre les utilisateurs aéronautiques civils et les autres usagers est par contre une entreprise beaucoup plus complexe car, en plus de l'aviation, un nombre important et grandissant de catégories d'utilisateurs sont concernées.

1.3 À la fin de 1998, EUROCONTROL a institué une «Équipe spéciale sur l'imputation des coûts du GNSS», dont le mandat était fondamentalement d'exécuter auprès des membres d'EUROCONTROL une tâche analogue à celle que l'OACI était chargée de mener au plan mondial. Le mandat de cette équipe spéciale prévoyait aussi de collaborer avec l'OACI.

1.4 Il a été convenu que les travaux de l'OACI sur la répartition entre les utilisateurs aéronautiques et les autres usagers seraient entrepris dans le cadre d'une coopération avec EUROCONTROL. D'autres organisations internationales ainsi que tous les États qui fournissent des services GNSS à l'aviation civile seraient ultérieurement invités à communiquer des informations sur les aspects financiers et des informations connexes, et une exploration préliminaire de la démarche à l'échelle mondiale serait faite auprès des organisations internationales concernées par l'utilisation du GNSS dans les secteurs extra-aéronautiques. Sur la base de l'expérience acquise, des propositions relatives à l'extension mondiale des travaux, à l'initiative de l'OACI, seraient élaborées et présentées.

1.5 Durant la première phase de ses travaux, l'équipe spéciale d'EUROCONTROL a examiné les méthodes permettant de déterminer la part des coûts du GNSS à imputer à l'aviation civile par opposition aux différents utilisateurs extra-aéronautiques. L'équipe a évalué un certain nombre de méthodes de répartition des coûts, mais elle est venue de recommander seulement l'application de la méthode dite «des exigences motrices», qui est fondée sur ce qui est perçu comme étant les coûts de la fourniture des services GNSS aux différents groupes d'utilisateurs et se trouve donc en phase avec les principes fondamentaux de l'OACI en matière de répartition des coûts. (D'autres travaux entrepris par l'équipe spéciale sont près d'aboutir et feront l'objet d'une note sur les résultats de la mission de l'équipe spéciale, qu'EUROCONTROL présentera à la Conférence. Cet aspect de la question ne sera donc plus abordé dans la présente note.)

1.6 De grandes pressions s'exercent sur l'équipe spéciale d'EUROCONTROL pour qu'elle achève ses travaux car, en Europe, on envisage aujourd'hui activement la possibilité que les États de cette région établissent un système GNSS européen civil, à savoir GALILEO. Les coûts afférents au système GALILEO étant extrêmement élevés, les États européens concernés ont fortement besoin d'identifier les principaux groupes d'utilisateurs (aéronautiques et extra-aéronautiques) et de définir une approche équitable dans la détermination des parts à imputer à chaque groupe d'utilisateurs.

2. FUTURS TRAVAUX

2.1 Les conclusions de l'équipe spéciale d'EUROCONTROL intéresseront non seulement les États européens concernés, mais aussi les autres États qui exploitent des aéronefs dans ou à travers l'espace aérien qui serait desservi par le nouveau GNSS civil proposé, car tout laisse supposer que les coûts du GNSS imputables à l'aviation civile seront recouverts auprès des exploitants d'aéronefs.

2.2 Toutefois, l'urgente nécessité exprimée en Europe de disposer d'orientations en matière de répartition des coûts du GNSS pourrait ne pas être ressentie dans de nombreuses autres régions du monde car, jusqu'à présent, les services GNSS sont fournis gratuitement aux utilisateurs civils, y compris l'aviation civile, au moins jusqu'en l'an 2010. Quant aux services de renforcement par satellite associés au GNSS actuel, il n'y a pour l'instant aucune indication permettant de penser que les deux États fournisseurs concernés en factureront l'utilisation une fois qu'ils auront été mis en œuvre.

2.3 Il a été noté que l'équipe spéciale d'EUROCONTROL desservait une zone géographique hautement développée, où des méthodes plus pointues pouvaient être appliquées, tandis que l'OACI s'adressait à la communauté mondiale et se devait, de ce fait, de fixer des orientations qui pouvaient être appliquées à des situations beaucoup plus variées. De plus, au niveau mondial, tous les grands groupes d'utilisateurs, y compris l'aviation civile, les autres modes de transport et, non les moindres, les utilisateurs extérieurs au secteur des transports ou leurs organisations représentatives, devaient avoir une approche conjointe de la question de la répartition des coûts, étant donné que la part de chacun des autres utilisateurs, telle qu'elle serait déterminée par l'aviation civile seule, n'était peut-être pas nécessairement susceptible d'être acceptée de tous.

2.4 Pour toutes ces raisons, le Comité du transport aérien est convenu que l'étape suivante des travaux de l'OACI sur la répartition des coûts du GNSS sera de charger le Secrétariat de préparer, sur la base des observations que formulera la présente Conférence, des propositions, à examiner par le Conseil, sur la façon dont il convient de poursuivre cette tâche. En termes de chiffres, l'aviation civile est un utilisateur relativement mineur du GNSS, et il faudra constituer une large coalition d'utilisateurs extra-aéronautiques et de l'aviation civile si l'on veut s'assurer d'une estimation acceptable et équitable des parts des coûts à imputer à chacun des principaux groupes d'utilisateurs. Cela sera nécessaire parce qu'il est peu probable que des parts de coûts qui seraient déterminées par l'aviation civile seule pour chaque grand groupe d'utilisateurs soient acceptées de tous.

2.5 Compte tenu de ce que l'utilisation du GNSS est ouverte à la population en général, une des idées qu'examine le Secrétariat de l'OACI consisterait à suggérer que les coûts du dispositif essentiel du GNSS soient imputés à tous les États du monde sur la base de leur produit national brut (PNB). Ensuite, chaque État pourrait soit financer sa part de la même façon qu'il le fait pour ses services publics habituels, tels que l'éducation, la police, etc., soit qu'il pourrait imputer cette part à différentes catégories d'utilisateurs sur son territoire, en utilisant la méthode évoquée au paragraphe 1.5 ci-dessus.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à prendre acte de la présente note et à formuler ses observations sur l'approche suggérée aux paragraphes 2.4 et 2.5 ci-dessus.