

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

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

**Point 6 de  
l'ordre du jour:      Conseils et assistance de la part de l'OACI**

**ACTIVITÉS DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET  
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note décrit sommairement les documents d'information, ateliers, séminaires et autres activités en cours de l'OACI. La décision proposée à la Conférence figure au paragraphe 6.1.

**1. Introduction**

1.1 La présente note décrit les différentes activités que poursuit l'OACI dans le domaine de l'économie ou de la gestion des aéroports et services de navigation aérienne, sous les rubriques Documents d'information (paragraphe 2), Ateliers et séminaires (paragraphe 3), Soutien technique (paragraphe 4) et Approche générale (paragraphe 5).

**2. Documents d'information**

**2.1 Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082)**

2.1.1 Comme il est indiqué dans la note ANSCConf-WP/4 (dans laquelle le Secrétariat propose de remanier ce document et de lui donner un nouveau titre), le Doc 9082 est un document fondamental de politique qui résulte notamment de l'article 15 de la Convention de Chicago. De nombreux autres documents d'information, ainsi que diverses activités, découlent à leur tour du Doc 9082.

(7 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.23.fr.wpd

## 2.2 **Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562)**

2.2.1 Ce manuel a été élaboré par le Secrétariat, avec l'assistance du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports. Publié en 1991, le manuel est consacré à la politique de l'OACI dans les domaines suivants: redevances aéroportuaires, structures organisationnelles des aéroports, comptabilité et contrôle financier, base des coûts pour les redevances aéroportuaires et coûts imputables aux concessions et autres activités non aéronautiques, redevances de trafic aérien et leur perception, développement et gestion d'activités non aéronautiques, financement des infrastructures aéroportuaires. On prévoit que le manuel sera revu et développé pour tenir compte des conclusions pertinentes de la présente Conférence.

## 2.3 **Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161/3)**

2.3.1 La troisième édition de ce manuel, publié pour la première fois en 1976, a été mise au point par le Secrétariat avec l'assistance du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) et publiée en 1997. Le manuel décrit la politique de l'OACI dans les domaines suivants: redevances de services de navigation aérienne, structures organisationnelles des services de navigation aérienne, comptabilité et contrôle financier, détermination de la base des coûts pour les redevances de services de navigation aérienne, redevances de services de navigation aérienne et leur perception, financement de l'infrastructure des services de navigation aérienne. Les aspects qui présentent un intérêt particulier pour le déploiement des systèmes CNS/ATM sont identifiés et analysés dans le manuel. Il est prévu que le document sera revu et développé pour tenir compte des conclusions de la présente Conférence.

## 2.4 **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)**

2.4.1 Ce rapport, publié en 1996, porte sur divers aspects organisationnels et gestionnels de la prestation du GNSS: nature multinationale des installations et services GNSS, propriété et contrôle, concurrence; aspects financiers, y compris les sources de financement, politique de recouvrement des coûts, établissement et imputation des coûts du GNSS, compensation ou assistance aux États pour couvrir les coûts des redondances et/ou des réaffectations et du recyclage du personnel, méthode de recouvrement des coûts et aspects concernant la responsabilité. Le rapport renferme cinq recommandations qui ont toutes été approuvées par le Conseil; elles portent sur les garanties données par les États dans le contexte du service de la dette et du remboursement des prêts, de la coopération parmi les États pour le recouvrement des coûts, des impératifs financiers pour accélérer les procédures d'amendement des plans de navigation aérienne régionaux, de la méthodologie utilisée pour imputer les coûts GNSS revenant à l'aviation civile entre les États utilisateurs et le rôle de l'OACI dans les aspects financiers et administratifs de la mise en œuvre du système GNSS.

## 2.5 **Lignes directrices pour l'analyse coûts/avantages des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) (Circulaire 257)**

2.5.1 Des indications détaillées visant à aider les États à exécuter les études coûts/avantages de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM figurent dans cette circulaire où l'on trouvera également les hypothèses et résultats de l'évaluation économique mondiale du système CNS/ATM menée par le Comité spécial sur les futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) de l'OACI, en 1988. On envisage de développer cette circulaire, notamment pour y inclure de nouvelles méthodes informatiques faciles

d'utilisation et pour aider les États, individuellement ou en groupes, à préparer de solides études de rentabilisation.

## 2.6 **Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184)**

2.6.1 Le manuel de planification d'aéroport, qui a vu le jour en 1967, a pour objet d'aider les États à planifier l'agrandissement des aéroports internationaux existants et la construction de nouvelles installations aéroportuaires. La deuxième édition, publiée en 1987, contient un certain nombre de données économiques, y compris des chapitres sur la prévision pour les activités de planification ainsi que sur les arrangements et contrôles financiers<sup>1</sup>, dans la première partie — Planification générale.

## 2.7 **Manuel de prévision du trafic aérien (Doc 8991)**

2.7.1 La deuxième édition de ce manuel, publiée en 1985, décrit les différentes méthodes utilisées pour les prévisions de trafic destinées à la planification des aéroports; on y trouve aussi des indications sur la valeur économique des investissements aéroportuaires.

## 2.8 **Répertoire des tarifs d'aéroport et des redevances de navigation aérienne (Doc 7100)**

2.8.1 Ce document donne la liste des différentes redevances aéroportuaires et redevances de services de navigation aérienne perçues dans les États contractants ainsi que dans quelques États non contractants. On y trouvera aussi des informations sur la politique générale de redevances des États et sur sa mise en œuvre. Le manuel est mis à jour une fois par an; il est maintenant disponible sur CD-ROM et sur papier.

## 2.9 **Recueil de statistiques (Séries AT, AF, Doc 9180)**

2.9.1 Des statistiques sur le trafic des aéroports sont recueillies depuis 1960; elles sont publiées annuellement dans le Recueil de statistiques sur le trafic d'aéroport (Série AT); des extraits des données sont également publiés dans les Statistiques de l'aviation civile dans le monde (Doc 9180).

2.9.2 Des données financières sur les aéroports sont recueillies depuis 1976 et publiées annuellement dans le Recueil de statistiques sur les données financières sur les aéroports et les services de navigation aérienne (Série AF).

2.9.3 Les données financières concernant les installations et services de route et les données de trafic en route sont recueillies depuis 1976 et sont publiées annuellement dans le même recueil de statistiques (Série AF).

2.9.4 Les méthodes utilisées pour la communication des statistiques ont été revues pour la dernière fois en 1997 par la Division des statistiques; avec l'approbation du Conseil, de nouveaux formulaires de communication des données et de nouvelles publications seront utilisés à partir des statistiques concernant l'an 2000. L'expansion éventuelle des bases de données est analysée dans la note

---

1. Ces informations sur les arrangements et contrôles financiers ont été remplacées par les éléments indicatifs du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

ANSCConf-WP/36. La communication et la publication des données sont de plus en plus faites par des moyens électroniques, parallèlement aux publications traditionnelles sur papier.

### 3. Ateliers et séminaires

3.1 Comme suite à une recommandation de la Conférence de 1967 sur les redevances d'aéroport et d'installations et services de navigation aérienne de route (CARF), l'Organisation mène depuis 1968 un programme d'ateliers régionaux sur la gestion des aéroports et des installations et services de route. Ces rencontres sont destinées à servir de forum informel où des fonctionnaires des administrations et d'autres cadres s'occupant de la gestion des aéroports et des installations et service de route peuvent recevoir des conseils et échanger librement des avis et des renseignements sur les aspects économiques et la gestion financière des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi qu'à favoriser la cohérence et la normalisation dans l'application des lignes directrices et des recommandations de l'OACI.

3.2 L'ordre du jour de ces ateliers a été amendé au cours des années pour tenir compte des changements intervenus dans la nature des demandes d'avis et d'assistance faites auprès de l'OACI dans les domaines en cause. À l'heure actuelle, l'ordre du jour couvre la politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport, les structures organisationnelles des aéroports, la gestion financière des aéroports, les redevances aéroportuaires de trafic aérien et leur perception, le développement et la gestion des activités extra-aéronautiques, le financement des infrastructures, la politique de l'OACI en matière de redevances d'installations et services de navigation aérienne, les structures organisationnelles des services de navigation aérienne, y compris les installations et services multinationaux, la gestion financière des services de navigation aérienne et des redevances de services de navigation aérienne ainsi que leur perception. L'accent est mis plus particulièrement sur l'autonomie et la commercialisation des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que sur des programmes régionaux de coopération pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ces ateliers abordent également plus particulièrement les aspects financiers et les questions organisationnelles et gestionnelles connexes de la mise en œuvre des systèmes OACI de communications, de navigation et de surveillance/gestion de la circulation aérienne (CNS/ATM). En plus des États, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA) et certaines organisations régionales internationales sont également invités à participer en temps qu'observateurs.

3.3 Depuis 1991, date de la Conférence sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM), ces ateliers (d'une durée de cinq jours) ont été organisés dans les localités suivantes: 1992: Le Caire et Aruba; 1993: Vienne et Nairobi; 1994: Bali et Buenos Aires; 1995: Dakar; 1996: Copenhague; 1997: Le Caire et Trinité-et-Tobago; 1998: Nairobi et Lima; 1999: Fidji.

3.4 Deux autres séries d'ateliers régionaux informels dans le domaine du transport aérien doivent aussi être cités, à savoir les ateliers sur les statistiques et sur la prévision et la planification économique. La démarche est la même, en ce sens qu'il s'agit d'un échange informel d'idées et d'informations; des documents d'information sont élaborés dans les domaines en cause.

3.5 Au cours de ces dernières années, le programme des ateliers a été assoupli. La fréquence des ateliers de base, comme les trois séries mentionnées ci-dessus, a été réduite pour répondre aux différences constatées dans les besoins et priorités des différentes régions et sous-régions par le moyen de séminaires de plus courte durée sur des questions précises.

3.6 Par exemple, deux séminaires sur l'économie de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont été tenus: à Montréal, en décembre 1996, pour les États des Amériques et des Caraïbes; un autre à Casablanca, au Maroc, en octobre 1997, pour les États de l'Afrique et du Moyen-Orient. Les séminaires portaient sur des sujets tels que la planification régionale et le processus de mise en œuvre, les questions organisationnelles, y compris la structure, le régime de propriété et le contrôle, les options de mise en œuvre et la coopération régionale; les prévisions de trafic, les méthodes d'analyse coûts/avantages et les comparaisons financières entre les options de mise en œuvre; la politique et les mécanismes de recouvrement des coûts, y compris la détermination et l'affectation des coûts; enfin, le financement.

3.7 Sous les auspices du Programme de coopération technique de l'OACI, une série d'ateliers sur les analyses coûts/avantages des systèmes CNS/ATM a été organisée pour différents groupes d'États dans la région Asie/Pacifique. Dans le cadre du projet spécial de mise en œuvre de l'OACI, une série d'ateliers sur la planification nationale CNS/ATM dans diverses autres régions aborde également l'analyse coûts/avantages, de même que la mise au point des études de rentabilisation.

3.8 Il semble bien que le programme d'ateliers et de séminaires (comme en témoignent les questionnaires que remplissent les participants à la fin des rencontres) apporte une aide significative aux États. L'intention est de continuer à organiser des ateliers «de base» au rythme minimum d'un par an et par type d'atelier, ainsi que de mettre davantage l'accent sur les séminaires spécialisés répondant à des demandes régionales. Le programme WARFM sera développé à court terme, après l'ANSCConf 2000, afin de fournir aux États des différentes régions des informations sur les nouvelles politiques et tendances résultant de la Conférence. De nouveaux ateliers et séminaires pourraient être organisés s'il est possible de réunir les fonds nécessaires (dans le cadre du Programme de coopération technique ou autrement).

## 4. Soutien technique

### 4.1 Processus de planification régionale

4.1.1 La Direction du transport aérien offre en permanence son appui pour les activités de planification régionale, y compris les aspects financiers, gestionnels et organisationnels des installations ou services multinationaux, les prévisions, les analyses coûts/avantages et la mise au point d'analyses de rentabilisation. Les groupes de prévision du trafic, appuyés par la Direction, sont maintenant pleinement opérationnels dans toutes les régions et ils jouent un rôle important dans la planification et la mise en œuvre des éléments du système CNS/ATM, y compris la sélection des options et du financement correspondant.

4.1.2 La mise en œuvre et l'exploitation de grands systèmes CNS/ATM nécessitent, à quelques rares exceptions près, une coopération internationale en raison de l'ampleur des investissements nécessaires et de la capacité qui sera fournie. Une assistance est cependant nécessaire dans certaines régions pour mettre sur pied ces entreprises coopératives ainsi que d'autres activités en coopération ou en participation qui peuvent grandement bénéficier aux États.

### 4.2 Autres questions de navigation aérienne

4.2.1 La Direction du transport aérien est fréquemment appelée à faire une évaluation économique des installations et services de navigation aérienne. La mise au point par l'OACI d'un projet de plan d'action exhaustif sur les insuffisances dans le domaine de la navigation aérienne, dans le cadre du Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP), classe en catégories les activités déployées pour

remédier aux insuffisances et carences dans quatre domaines principaux. Il s'agit de questions techniques, mais le quatrième point porte sur les actions correctrices financières et organisationnelles des États et de l'OACI, y compris un meilleur contrôle financier et de meilleures procédures de recouvrement des coûts, ainsi que des structures organisationnelles à l'échelon national et l'application de démarches coopératives par les États dans la prestation des services de navigation aérienne. Le programme universel d'audit de supervision de la sécurité a aussi identifié la nécessité de fournir une assistance dans les domaines des finances et de l'organisation, ainsi que sur le plan des ressources techniques et humaines.

#### 4.3 **Coopération technique**

4.3.1 La Direction du transport aérien donne également des conseils et un appui technique au Programme de coopération technique de l'Organisation et elle fournit fréquemment et selon les besoins des conseils et un soutien technique au Programme de coopération technique de l'Organisation. Le Programme de coopération technique est naturellement à la disposition des États contractants pour toutes les activités intéressant l'aviation civile.

#### 4.4 **Mécanisme d'imputation et de recouvrement des coûts du SADIS (SCAR)**

4.4.1 L'OACI a mis au point le mécanisme d'imputation et de recouvrement des coûts du système de distribution par satellite et, sur demande des administrations nationales concernées, fournit des services administratifs pour le groupe qui supervise le mécanisme. Cet arrangement est décrit plus en détail dans la note ANSCConf-WP/5 sur les entreprises coopératives ou en participation (à cet égard, il faut également citer le document ANSCConf-WP/7 sur les arrangements de financement collectif de l'OACI).

#### 4.5 **Coopération avec d'autres organisations**

4.5.1 L'OACI coopère actuellement avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) pour fournir une assistance aux États sur le recouvrement des coûts des services météorologiques aéronautiques, en mettant en pratique les éléments indicatifs élaborés par l'OACI en consultation avec l'OMM. Cette question prend une importance croissante dans les États dont les gouvernements ont décidé d'accorder l'autonomie financière et organisationnelle à des organismes exploitant des aéroports et des services de navigation aérienne; on accorde de plus en plus d'importance à l'autonomie organisationnelle et au recouvrement des coûts des services météorologiques.

4.6 La coopération avec l'ACI et l'IATA, ainsi qu'avec les différentes organisations internationales et régionales, gouvernementales et non gouvernementales, qui s'intéressent à l'économie et à la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne s'est intensifiée au cours de ces dernières années. L'OACI continuera à entretenir une liaison étroite avec les autres organisations gouvernementales et non gouvernementales participant à des activités semblables.

### 5. **Travaux futurs**

5.1 La nature de la prestation des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne connaît des changements fondamentaux. Une importance de plus en plus grande est donnée par les États à l'autonomie financière, notamment pour réduire les dépenses du budget général des administrations nationales. Dans le cas des services de navigation aérienne, des techniques coûteuses à haute capacité sont disponibles et permettraient de répondre aux besoins de plusieurs États avec beaucoup plus d'efficacité et à moindre coût que si chacun d'entre eux utilisait seul ces technologies.

5.2 L'objectif stratégique G du Plan d'action stratégique de l'OACI consiste à «Aider à la mobilisation des ressources humaines, techniques et financières pour les installations et services de l'aviation civile». Pour les aspects financiers et organisationnels de la prestation des services de navigation aérienne, la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée a entériné un plan d'action du Conseil comprenant les points suivants: faire mieux connaître les services que peut fournir l'OACI en ce qui concerne l'administration des mécanismes coopératifs internationaux; aider les États, sur demande, à établir des organismes conjoints de perception, ainsi qu'à préparer et à négocier des emprunts; fournir des évaluations périodiques des aspects économiques de la planification et des opérations de navigation aérienne, notamment par le moyen d'analyses coûts/avantages et d'études de rentabilisation.

5.3 Un aspect important de cette approche que le Conseil a l'intention d'explorer pleinement est le fait que, conformément au Doc 9082 et comme l'a montré l'administration des accords de financements collectifs (voir ANSCConf-WP/7), le coût de l'assistance de l'OACI pour le recouvrement des coûts, les questions de financement et les autres aspects de la gestion financière des services de navigation aérienne, y compris la préparation et la négociation de prêts visant à financer l'infrastructure des services de navigation aérienne, peut notamment être recouvert au moyen de redevances de services de navigation aérienne.

## 6. **Décision de la Conférence**

6.1 La Conférence est invitée à prendre note du présent document et à donner son avis sur les activités en cause, afin d'aider le Conseil à planifier la suite des activités de l'OACI dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.