

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

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

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

**ÉTABLISSEMENT D'UN FONDS AÉRONAUTIQUE INTERNATIONAL**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

**SOMMAIRE**

Les États-Unis ne peuvent appuyer la proposition visant à établir un fonds aéronautique international, qui est présentée dans la note C-WP/11235. Les États-Unis n'estiment pas que l'OACI soit l'organisation qui convienne pour gérer ou administrer un tel fonds et ne sont pas d'accord sur les méthodes proposées pour obtenir des recettes au moyen de redevances ou de cotisations. Les États-Unis appuient les efforts visant à étudier la possibilité d'utiliser les mécanismes existants pour développer plus avant l'infrastructure de l'aviation internationale. En principe, les États-Unis sont ouverts à de nouveaux mécanismes qui réaliseraient le même objectif. C'est pourquoi ils suggèrent que la question soit envoyée pour complément d'étude à des organes spécialisés en finance internationale.

**1. Introduction**

1.1 L'OACI étudie actuellement l'établissement d'un fonds aéronautique international suite à l'intérêt manifesté à une date relativement récente pour cette proposition comme moyen de financer les investissements d'infrastructures d'aéroport et de services de navigation aérienne. En 1995, à sa 31<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a renvoyé au Conseil une proposition visant à étudier la nécessité d'un tel fonds. L'idée a été appuyée par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile en 1997 et par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM en 1998. La même année, à sa 32<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a appuyé des plans visant à approfondir l'étude de ce fonds.

(3 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.40.fr.wpd

1.2 Le fonds s'intéresserait principalement au financement de projets liés à la sécurité, ce qui explique que dans l'étude en cours le fonds soit appelé Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). La note C-WP/11235 et son appendice présentent les résultats de l'étude, et il est demandé au Conseil de donner des indications pour la suite des travaux.

## 2. Analyse

2.1 Les États-Unis s'opposent à la création d'un fonds aéronautique international, dans ce cas l'IFFAS, dans les circonstances présentées dans la note C-WP/11235. Cette note démontre une évidence (il faut certes davantage d'argent), mais ne démontre pas pourquoi ce mécanisme est préférable aux mécanismes existants ou pourquoi l'OACI devrait intervenir dans cette activité. C'est pourquoi les États-Unis maintiennent que la gestion par l'OACI d'un tel fonds est mal conçue et ne correspond pas aux priorités et pratiques de l'Organisation.

2.2 En outre, nous estimons que la proposition visant à instituer des redevances et cotisations comme le suggère la note C-WP/11235 est un moyen inapproprié d'obtenir des recettes et n'est pas dans le meilleur intérêt à long terme des États.

2.3 En même temps, il faut bien préciser que les États-Unis appuient un mécanisme valable pour financer le développement et la modernisation des infrastructures d'aviation. Le problème concerne les méthodes de financement et d'administration d'un tel mécanisme.

2.4 Les objections précises aux propositions présentées dans la note C-WP/11235 portent sur deux points. Le premier concerne la méthode d'obtention des recettes, et le second est le surcroît de bureaucratie qui sera vraisemblablement nécessaire pour administrer le fonds.

2.4.1 Pour ce qui est de l'obtention des recettes, la note C-WP/11235 propose deux moyens principaux d'obtenir des fonds pour établir et maintenir l'IFFAS: a) une redevance fixe perçue auprès des passagers internationaux; et b) des cotisations imposées aux États participants.

- a) La redevance. Celle-ci n'étant liée à aucun avantage direct ou immédiat pour les usagers, les États-Unis soutiennent que toute redevance de ce genre ne peut être conciliée avec les orientations du Conseil de l'OACI, et qu'en outre elle serait impossible à mettre en œuvre en droit américain. Les États-Unis maintiennent qu'une telle redevance s'assimile davantage à une taxe sur l'aviation internationale. Ils s'opposent fermement à toute forme de taxe globale, et sont d'avis que les États qui souhaitent financer le développement de l'infrastructure internationale devraient envisager des méthodes de rechange existantes.
- b) La cotisation. Les États-Unis s'opposent depuis longtemps aux cotisations obligatoires, en partie parce qu'elles empiètent sur la souveraineté des États. Les États-Unis ne pourraient participer et ne participeraient pas à un tel mécanisme. En outre, une cotisation obligatoire serait difficile à faire respecter. Étant donné que l'OACI ne dispose d'aucun mécanisme d'exécution, ce serait aux États participants de superviser le fonctionnement approprié d'un programme de cotisations. Comme de nombreux États susceptibles de participer imposent déjà des taxes non négligeables sur les voyages aériens, les intérêts publics et privés pourraient opposer une sérieuse résistance à des dépenses supplémentaires en vue d'une cotisation aéronautique.

2.4.2 En ce qui concerne le surcroît de bureaucratie, la note C-WP/11235 offre trois choix pour la participation de l'OACI à l'IFFAS: a) gestion directe par l'OACI; b) structures semi-autonomes avec la participation de l'OACI; et c) structures autonomes avec ou sans supervision de l'OACI.

- a) et b) Si l'OACI devait administrer le mécanisme, directement ou par le biais de structures semi-autonomes avec d'autres organisations, cela se traduirait par des coûts supplémentaires pour une organisation qui subit déjà des pressions visant à réduire ses dépenses et ses programmes. Toute participation de l'OACI se traduirait par des coûts supplémentaires, et les États-Unis ne peuvent approuver aucune mesure de nature à causer une augmentation du budget de l'OACI. En outre, même si des ressources provenaient du budget ordinaire existant de l'OACI, les États-Unis estiment qu'il vaudrait mieux affecter ces ressources aux programmes de sécurité existants, comme le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité.
- c) Les États-Unis réitèrent que toute participation de l'OACI doit être soigneusement étudiée pour ce qui est des coûts que l'OACI pourrait avoir à supporter.

2.5 Comme moyen de rechange d'obtenir des recettes, les États-Unis invitent les États à se pencher sur les cas récents dans lesquels des compagnies aériennes internationales ont travaillé avec des États pour fournir le financement de matériel de navigation et de communication aéronautiques nécessaire à la sécurité et à l'efficacité de l'exploitation. Les projets de ce genre peuvent fournir une autre option pour les États qui ont du mal à obtenir les fonds nécessaires pour achever les améliorations qu'ils ont besoin d'apporter à leurs infrastructures aéronautiques. En outre, il existe déjà de longue date des mécanismes d'assistance économique bilatérale et d'autres institutions de développement régionales ou mondiales qui peuvent servir à la même fin. La note WW/IMP-WP/25, intitulée «Sources de fonds et mécanismes de financement» examine plusieurs sources qui peuvent être utilisées pour financer des projets de services de navigation aérienne.

### 3. Conclusion

3.1 L'étude menée par le Secrétariat soulève certains points intéressants et qui en valent la peine au sujet de la nécessité de recenser des ressources monétaires pour financer le développement et la modernisation des infrastructures aéronautiques. Les États-Unis ne peuvent cependant appuyer l'IFFAS telle qu'elle est actuellement proposée. L'OACI a été créée pour faire avancer les normes relatives à l'aviation internationale et non pas pour servir d'organe de collecte ou de développement de l'aide.

### 4. Suite à donner par la Conférence

4.1 La Conférence est invitée à prendre note des points ci-dessus et à examiner les recommandations suivantes:

- a) examiner les mécanismes de financement existants au lieu d'établir le fonds proposé dans la note C-WP/11235;
- b) examiner plus avant les moyens de rechange comme ceux qui sont présentés dans la note WW/IMP-WP/25, et les renvoyer si possible aux organes appropriés qui se spécialisent en finance internationale, pour qu'ils les développent plus avant.