

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 5.2 de

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

**RECOUVREMENT DES COÛTS AFFÉRENTS
AUX SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE**

(Note présentée par l'Organisation météorologique mondiale [OMM])

1. Introduction

1.1 Le Système mondial d'observation (SMO) de la Veille météorologique mondiale (VMM) fournit les données de base nécessaires aux modèles de prévision numérique du temps (PNT), ce qui inclut les modèles PNT pour l'aviation exécutés par les deux centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC). On a estimé le coût global du SMO à 3 ou 4 milliards de dollars E.-U. par année, sans compter les investissements spéciaux requis pour perfectionner le Système, par exemple l'acquisition en 1998 d'un équipement de mesure du vent par radiosonde GPS en prévision de la fin de l'exploitation du Système de navigation OMEGA. Les très nombreuses données servant à exécuter les modèles PNT pour l'aviation sont rapidement transmises aux deux WAFC de Londres et de Washington par le Système mondial de télécommunications (SMT) de la VMM.

1.2 Au milieu des années 90, le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) de l'OACI a adopté à l'unanimité des directives sur l'établissement des coûts des services de météorologie aéronautique. Ces directives sont parues à la fin de 1997 dans le *Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne* (OACI Doc. 9161/3) et en 1999 dans le *Guide OMM du recouvrement des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique* (OMM-N° 904). Aucune des parties ayant contribué à l'élaboration des directives, y compris l'IATA, n'a exprimé de réserve quant au travail accompli par le Groupe d'experts ANSEP. La proposition présentée par l'IATA, qui vise à modifier l'accord actuellement en vigueur, semble violer l'esprit des directives dûment approuvées il y a peu.

2. La position de l'OMM

2.1 L'OMM s'oppose à la proposition de l'IATA de réviser les directives actuelles relatives à l'établissement des coûts des services de météorologie aéronautique pour les raisons suivantes :

- Le document de l'IATA ne traite pas de l'aspect le plus important de la fourniture des services de météorologie aéronautique, à savoir la sécurité aérienne. Celle-ci doit rester la priorité, même lorsque cela réduit la rentabilité. Par ailleurs, l'infrastructure météorologique à l'échelle de la planète est en grande partie fournie par la Veille météorologique mondiale, qui soutient la plupart des installations et des moyens dont dispose le Système mondial de prévisions de zone. Le secteur de l'aviation ne défraie qu'une faible partie des coûts de cette infrastructure, alors qu'il en est l'un des principaux utilisateurs.
- La proposition de concurrence soumise par l'IATA pourrait à la fois nuire à la sécurité aérienne, si des avis météorologiques divergents voire contradictoires étaient diffusés pour le même espace aérien, et accroître les coûts, compte tenu des risques de double emploi qui découleraient de la mise en place d'installations et de services parallèles destinés à remplacer l'infrastructure météorologique mondiale de la VMM, dont le coût est estimé à 3 ou 4 milliards de dollars É.-U.
- Le coût des satellites et de certaines autres installations et prestations de base du SMO de la VMM qui facilitent la fourniture des services de météorologie aéronautique n'est pas compris dans les actuelles directives sur le recouvrement des coûts énoncées dans le *Manuel de l'OACI*. Ces éléments contribuent pourtant de manière indéniable à la sécurité, à la ponctualité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.
- Le processus mis en train par le Groupe d'experts ANSEP prévoit la participation de toutes les parties concernées, y compris le secteur de l'aviation, les Etats contractants et l'OMM. Il vient seulement d'être parachevé par la publication récente du *Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc. 9161/3) et du *Guide OMM du recouvrement des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique* (OMM-N° 904). La préparation des Membres de l'OMM et des Etats contractants de l'OACI à l'utilisation de ces publications se poursuit actuellement.
- Si l'on excluait les services de base des dispositions actuelles en matière de recouvrement des coûts, la qualité des services de météorologie aéronautique pâtirait gravement de l'alourdissement du fardeau financier qui serait alors imposé aux Services météorologiques nationaux déjà confrontés à une escalade des coûts, que ces Services soient les autorités météorologiques désignées ou qu'ils apportent un appui essentiel à ces dernières.
- Dans le nouveau *Manuel de l'OACI*, le recouvrement des coûts auprès de l'aviation internationale repose sur le principe d'équité et d'égalité entre tous les utilisateurs. Toute modification de ces dispositions, après un accord si récemment conclu, pourrait mettre en péril la viabilité de nombreux Services météorologiques nationaux, notamment ceux des pays en développement, qui ont impérativement besoin de recouvrer une partie du coût des services fournis à l'aviation internationale.

- La déclaration de l'IATA selon laquelle la plupart des Services météorologiques sont la propriété de l'Etat ou font partie de l'administration publique est de moins en moins fondée. Un nombre sans cesse croissant de secteurs auparavant financés intégralement par l'Etat deviennent des entités autonomes bénéficiant de moins en moins de fonds publics. C'est le cas des Services météorologiques nationaux.

3. Conclusion

3.1 L'OMM, intervenant au nom des Services météorologiques nationaux qui sont les autorités météorologiques désignées ou qui apportent un appui à ces dernières, propose que la Conférence recommande au Conseil :

- a) que le texte actuel précisant la politique de l'OACI en matière de recouvrement des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique, tel qu'il figure dans les *Déclarations du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc. 9082/5, appendice 2), ne subisse aucune modification ;
- b) que les directives concernant la détermination des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique, telles qu'elles figurent dans le *Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc. 9161/3), ne subissent aucune modification.