



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point de l'ordre du jour 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne.**

LE FINANCEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée au Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite de questions concernant les résultats de la Douzième Conférence mondiale de transport aérien (AN-Conf/12), qui s'est tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012). Cette note est axée sur les enjeux liés au financement du système de transport aérien, mais fournit aussi des renseignements sur l'avenir du programme de travail de l'OACI dans ce domaine.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) examiner les renseignements et l'évaluation présentés dans ce document
- b) entériner les conclusions présentées au paragraphe 5; et
- c) adopter les recommandations présentées au paragraphe 6.

<i>Références:</i>	Les ouvrages de référence concernant la Sixième Conférence de transport aérien (ATConf/6) sont disponibles à l'adresse suivante : www.icao.int/meetings/atconf6 .
--------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La Douzième Conférence mondiale de transport aérien (AN-Conf/12) a examiné la question des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Elle a recommandé que les conclusions économiques, financières et sociales des ASBU soient soumises à la Sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6); le but étant de formuler des solutions en faveur d'un système de transport aérien sécuritaire et durable (voir la note 6/3).

2. RÉSULTATS DE LA DOUZIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (AN CONF/12)

2.1 La suite présente un bref aperçu des résultats de la Douzième Conférence mondiale de transport aérien (AN-Conf/12). La Conférence :

- a) a traité le sujet des questions stratégiques touchant les problèmes posés par l'intégration, l'interopérabilité et l'harmonisation de systèmes de transport aérien, afin de promouvoir le concept de « Ciel unique » en faveur de l'aviation civile internationale;
- b) a reconnu que les ASBU et autres cartes routières technologiques associées à ces mises à niveau font partie du Plan mondial et sont d'une importance vitale pour la planification à long terme. C'est pourquoi la Conférence a reconnu que ce Plan doit contenir des principes élevés de politique générale, ainsi que d'autres propositions d'amélioration.
- c) a entériné les modules d'ASBU et recommandé que l'OACI les utilise comme le fondement de ses travaux consacrés à l'élaboration de normes;
- d) a traité le sujet des questions touchant la capacité et les opérations d'aéroport, notamment les problèmes posés par la turbulence de sillage et par la navigation fondée sur les performances;
- e) a traité le sujet des questions et des données sur l'interopérabilité de l'information, dans le cadre d'une gestion de l'information englobant l'ensemble du système (SWIM); elle a aussi traité d'autres questions touchant l'information aéronautique;
- f) a traité le sujet de la capacité et de l'efficacité optimales obtenues par la gestion mondiale et collective du transport aérien. Elle a formulé des recommandations sur la gestion des flux de trafic, le minimum de séparation entre aéronefs, l'utilisation flexible de l'espace aérien, la météorologie et les systèmes (circuits) de bord télépilotés; et
- g) a aussi traité le sujet des ASBU concernant les opérations basées sur trajectoire, en s'appuyant sur le concept de PBN (Navigation fondée sur les performances) sur les opérations à montée continue et sur les opérations de descente.

3. LES DÉFIS POSÉS AU FINANCEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN

3.1 *La Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les services de navigation aérienne* (Doc 9082) est d'un intérêt particulier pour l'infrastructure qui régit le financement des aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Cependant, les principes formulés dans la présente note ne concernent pas les politiques, les pratiques ou les plans d'autres parties intéressées et groupes d'acteurs. L'enjeu économique du programme de modernisation conçu pour la gestion du trafic aérien (ATM) est lié à la nécessité de garantir à long terme un grand nombre d'investissements plutôt modestes. Ces placements doivent provenir des usagers de l'espace aérien, puisque leur bilan de rentabilité dépend directement des investissements consentis par d'autres usagers et fournisseurs de services aériens (ANSP). Néanmoins, plusieurs exploitants d'aéronefs se disent incapables d'absorber tous les coûts assumés et, par ailleurs, de prendre en charge tous les risques financiers que supposent l'achat et l'installation des systèmes avioniques; du moins s'ils n'ont rien d'autre que les promesses de voir se concrétiser à l'avenir les capacités nécessaires à l'exploitation des nouveaux systèmes de navigation aérienne. On a perçu des hésitations pour ce qui est d'investir dans la technologie du poste de pilotage, car rapport coût-avantages ne paraît guère convaincant.

3.2 Pour traiter ces problèmes financiers, les États ont exploré de nouvelles méthodes. Ainsi, les États-Unis autorisent un partenariat public-privé (PPP), c'est-à-dire un mode de financement qui facilitera la mise en place du taux d'équipement du Système de transport aérien de la prochaine génération (NextGen) – pour l'aviation générale et les compagnies commerciales. Du fait d'être un PPP, le Fonds d'équipement NextGen drainera d'importants capitaux privés. On vaincra ainsi les au placement qui empêchent les exploitants d'investir dans les technologies conçues pour équiper les postes de pilotage.

3.3 Notons aussi que certains États ont mis en œuvre une procédure du « premier arrivé, premier servi ». La priorité est ainsi donnée aux aéronefs pourvus de diverses capacités ATM. D'autres mesures incitatives devront être conçues pour assurer, en temps utile et sous contrôle, les mises à niveau par blocs, ainsi que pour susciter des comportements qui remplacent l'avantage du successeur par l'avantage du précurseur.

4. SUITE DES TRAVAUX À ENTREPRENDRE

4.1 La Douzième Conférence mondiale de transport aérien (AN-Conf/12) a reconnu la nécessité de traiter les obstacles économiques et institutionnels à l'implantation d'ASBU. Elle a aussi reconnu la création de plans de modernisation ATM par un certain nombre d'États, et a proposé l'élaboration d'un mécanisme de modernisation pour assurer l'échange de ces meilleures pratiques. La Conférence a recommandé que l'OACI (Voir la Recommandation 6/1);

- a) fasse connaître les enjeux et les besoins concernant le financement, la formation et les ressources nécessaires pour promouvoir un cadre de sécurité qui servirait d'assise aux projets de mise à niveau par blocs du système de l'aviation;
- b) formule, de concert avec l'industrie du transport aérien et les acteurs concernés, une stratégie d'engagement conçue pour traiter les obstacles économiques et institutionnels qui gênent les projets de mise à niveau par blocs du système de l'aviation; et
- c) crée un mécanisme d'échange des meilleures pratiques pour assurer la mise à niveau par blocs du système de l'aviation.

4.2 La Douzième Conférence mondiale de transport aérien (AN-Conf/12) a reconnu le principe du « premier arrivé, premier servi » dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), et dans le *Concept opérationnel de l'ATM Mondial* (Doc 9854). Elle a également noté la nécessité d'adopter des mesures incitatives opérationnelles à l'échelle mondiale. Le but est d'obtenir rapidement des avantages dans ce type d'environnement opérationnel où tous les acteurs n'ont pas atteint le minimum requis de capacités supérieures fournies par les innovations technologiques et les nouvelles procédures, mais pour lesquelles ce minimum existe au plan local. La Douzième Conférence (AN-Conf/12) a recommandé que (Voir la Recommandation 6/2) :

- a) l'OACI formule une bonne série de principes incitatifs, de type opérationnel et économique. L'application de ces principes produirait rapidement les avantages offerts par les innovations technologiques et les nouvelles procédures qui figurent dans les modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation. Le but est de favoriser les progrès opérationnels, tout en optimisant la sécurité, la capacité et l'efficacité globale du système; et

- b) les États et les organisations internationales contribuent à ce travail.

4.3 En fin de compte, à l'égard de l'évaluation économique du programme de modernisation ATM, voici le point de vue de la Douzième Conférence (AN-Conf/12) : les programmes ATM complexes et systématisés qui visent l'ensemble du réseau exigent une évaluation à l'échelle visée. Cette évaluation doit porter sur les coûts et avantages au niveau opérationnel. Son but devrait consister à rendre compte des coûts et avantages à travers le plus grand nombre possible d'acteurs du réseau ATM. En outre, l'évaluation devrait s'aligner sur le processus de déploiement afin d'optimiser les avantages éventuels des programmes de modernisation. La Conférence a recommandé que (Voir la Recommandation 6/3):

- a) l'OACI entreprenne une évaluation du niveau d'amélioration opérationnelle pour l'ensemble du réseau et pour un usage à l'échelon mondial. Cette évaluation devrait comprendre la création de valeurs et de processus axés sur les évaluations économiques;
- b) les États entreprennent des analyses économiques, financières et sociales en étroite concert avec des acteurs concernés du programme ATM, étant donné les diverses formes de participation dans la mise en œuvre de systèmes aéronautiques,

5. CONCLUSIONS

5.1 Il faut actualiser et élaborer les politiques et les éléments d'orientation de l'OACI pour répondre aux défis posés notamment par les mises à niveau des services de transport aérien, et par leur financement en général. C'est pourquoi l'OACI compte s'entendre avec les États, les organisations internationales et l'industrie du transport aérien pour créer un nouveau manuel. Cet ouvrage sera entièrement consacré aux techniques et aux outils économiques et financiers qui peuvent être retenus pour financer le système de transport aérien. En outre, il servira de complément aux données figurant déjà dans les chapitres sur le financement du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562). La Table des matières de ces chapitres est jointe aux appendices du présent document. Les deux manuels contiennent aussi des conseils essentiels sur les mesures incitatives qui conviennent aux fournisseurs et aux utilisateurs. Le nouveau manuel portera sur les recommandations des membres de la Douzième conférence (Conf/12) (par exemple, les mesures incitatives, les coûts et avantages, les meilleures pratiques, la politique d'accès et d'équité pour les États qui pourraient contester l'avantage du successeur, tout en répondant aux besoins d'une flotte mixte au cours de la transition, etc.).

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Voici les recommandations dont la Conférence propose l'examen;

- a) L'OACI devrait poursuivre l'élaboration de ses éléments indicatifs qui portent sur le financement durable du système de transport aérien;
- b) L'OACI devrait s'entendre avec les États, les organisations internationales et l'industrie du transport aérien pour créer un nouveau manuel consacré au financement du système de transport aérien. Cet ouvrage tiendra compte des besoins précis exprimés par les États et l'industrie lors de la Douzième conférence, et

- c) L'OACI devrait créer un nouveau mécanisme pour faciliter les consultations régulières entre les États, les organisations internationales et l'industrie du transport aérien. Le but serait de formuler les besoins et de participer aux discussions concernant l'échange d'expériences et des meilleures pratiques relatives au financement du système de transport aérien.

APPENDICE A

Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161)

Table des matières

Veillez noter que cette Table des matières est extraite de la cinquième édition du Doc 9161, lequel est en cours de révision et sera bientôt disponible. La version publiée du Doc 9161 peut s'écarter légèrement de la table des matières présentée ci-dessous.

	<i>Page</i>
CHAPITRE 6. Financement de l'infrastructure des services de navigation aérienne	6-1
A — Prévisions du trafic	6-1
B — Appel aux services d'experts.....	6-1
C — Analyses économiques et financières.....	6-2
Évaluation financière	6-2
Analyse coûts-avantages.....	6-3
Bilan de rentabilité	6-4
Analyse des effets économiques	6-4
D — Le plan de financement.....	6-5
But et contenu d'un plan de financement.....	6-5
Exigences monétaires	6-5
Coûts normalement payables en monnaie nationale.....	6-6
Coûts normalement payables (entièrement ou partiellement) en monnaie étrangère	6-6
Remboursement des emprunts	6-6
E — Sources de financement	6-7
Sources nationales	6-7
Sources étrangères	6-8
Institutions bilatérales.....	6-8
Banques et fonds de développement	6-9
Programme de développement des Nations-Unies	6-9
Sources commerciales	6-9
Financement de la dette	6-10
Évaluation du crédit.....	6-10
Préfinancement de projets grâce aux redevances de services de navigation aérienne	6-11
Autres sources.....	6-11
F — Modes particuliers de financement pour la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM.....	6-12

APPENDICE B

Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562)

Table des matières

Veillez noter que cette Table des matières est extraite de la cinquième édition du Doc 9562, lequel est en cours de révision et sera bientôt disponible. La version publiée du Doc 9562 peut s'écarter légèrement de la table des matières présentée ci-dessous

	<i>Page</i>
CHAPTER 6. Financement des infrastructures aéroportuaires.....	6-1
A — Prévisions du trafic	6-1
B — Appel aux services d'experts.....	6-1
C — Analyses économiques et financières.....	6-2
Évaluation financière	6-2
Analyse coûts-avantages.....	6-3
Bilan de rentabilité	6-4
Analyse des effets économiques	6-4
D — Le plan de financement.....	6-5
But et contenu d'un plan de financement.....	6-5
Exigences monétaires	6-5
Coûts normalement payables en monnaie nationale.....	6-6
Coûts normalement payables (entièrement ou partiellement) en monnaie étrangère	6-6
Remboursement des emprunts	6-6
E — Sources de financement	6-7
Sources nationales	6-7
Sources étrangères	6-8
Institutions bilatérales	6-8
Banques et fonds de développement	6-9
Programme de développement des Nations-Unies	6-9
Sources commerciales	6-9
Financement de la dette	6-10
Évaluation du crédit.....	6-10
Préfinancement de projets grâce aux redevances de services de navigation aérienne	6-11
Autres sources.....	6-11