



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**CINQUIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE**  
**(DGCA/5) DES ETATS DE LA REGION ESAF ET WACAF**  
**(Dakar, Sénégal, 4 novembre 2013)**

**Point 4 de l'ordre du jour: Questions De Transport Aérien**

**DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE - FINANCEMENT**  
**DES INFRASTRUCTURES AERONAUTIQUES**

*(Présentée par le Secrétariat)*

**RESUME ANALYTIQUE**

La présente note de travail rend compte des questions économiques et financières liées aux résultats de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), qui s'est tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012, et plus précisément des défis associés au financement de l'infrastructure et des fonctions de supervision de l'aviation et aux modalités de financement du système de transport aérien. Ces questions ont été examinées lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (AT-Conf/6), qui s'est tenue à Montréal du 18 au 22 mars 2013. Le plan de travail présenté dans cette note reflète les recommandations d'ATConf/6 tel qu'approuvé par le Conseil et la 38ème Session de l'Assemblée.

**1. INTRODUCTION**

1.1 La politique et les éléments indicatifs actuels de l'OACI peuvent s'appliquer au financement des infrastructures, notamment à la mise en œuvre d'une nouvelle génération de systèmes de navigation aérienne, ainsi qu'au financement des fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté). Toutefois, plusieurs faits nouveaux sont survenus en ce qui concerne les modalités de financement du système de transport aérien. Ils ont été examinés à la fois par la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue à Montréal en novembre 2012 et par la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), tenue à Montréal en mars 2013.

1.2 La présente note rend compte des résultats conjoints d'AN-Conf/12 et d'ATConf/6 qui se rapportent à ces questions et présente le plan d'action corrélatif de l'Organisation pour la période 2014-2016, tel qu'approuvé par la 38ème session de l'Assemblée.

**2. TRAVAUX EN COURS DE L'OACI SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT AÉRIEN**

2.1 La douzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que les conclusions de la Conférence relatives aux aspects économiques, financiers et sociaux des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) soient renvoyées à la sixième Conférence de transport aérien en vue de l'élaboration de solutions qui appuieraient un système de navigation aérienne sûr et durable. Lorsqu'elle s'est penchée sur les défis que posent l'intégration, l'interopérabilité et l'harmonisation des systèmes à

l'appui du concept de ciel unique pour l'aviation civile internationale, la douzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI, en suivant une approche systémique globale basée sur la performance, établisse un plan d'élaboration des normes et pratiques recommandées pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation, notamment l'établissement de priorités mondiales convenues entre les différents blocs et modules.

2.2 En ce qui concerne l'incidence économique et financière des recommandations d'AN-Conf/12, la sixième Conférence de transport aérien a examiné deux sous-points, financement et modalités de financement, décrits dans les sections ci-après.

### 2.3 **Financement de l'infrastructure**

2.3.1 Se basant sur les développements durant la décennie précédente, ATConf/6 a conclu que la version récemment actualisée de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et les éléments indicatifs figurant dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) peuvent continuer d'être appliqués pour le financement de l'infrastructure de transport aérien. Ces documents abordent notamment les questions liées à la base des coûts pour les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne et ils discutent de différents aspects du financement qui doivent être pris en considération lors d'un projet d'investissement dans l'infrastructure nécessaire à la fourniture de services d'aéroports et d'installations de navigation aérienne améliorés. Les services d'aéroport/de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs pour obtenir un financement efficace afin d'investir dans des infrastructures nouvelles ou améliorées. À ce stade, la capacité de contribution des États et des communautés concernées devrait être prise en compte, étant entendu, en même temps, que tout État ou autorité imposant une redevance peut recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national. Dans ce contexte, les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI restent valables sur le financement des infrastructures de transport aérien à l'aéroport et redevances de services de navigation aérienne, à travers le préfinancement des projets, ainsi que par la répartition des coûts du système de navigation par satellite (GNSS).

2.3.2 Les *études de cas sur la commercialisation, la privatisation et la supervision économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP)* (disponibles en ligne sur le lien: [http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/Eap\\_ER\\_Databases\\_CaseStudies\\_ANSPs\\_FR.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/Eap_ER_Databases_CaseStudies_ANSPs_FR.aspx)) sont un outil d'information pour les États, les décideurs, les analystes politiques et les praticiens de l'industrie du transport aérien. Ils décrivent notamment les expériences des États de toutes les régions du monde et notamment les différents modèles de commercialisation et de supervision économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSPs).

2.3.3 À la demande de cinquante-trois États africains, ces études de cas comprennent des exemples de gestion et d'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables. Une étude plus approfondie sera réalisée avec la participation de toutes les parties prenantes à élaborer des éléments indicatifs sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables mais qui sont nécessaires dans le cadre d'un réseau intégré de transport aérien, principalement pour des raisons de sécurité, de sûreté ou économiques.

### 2.4 **Financement des fonctions de supervision**

2.4.1 En envisageant la commercialisation ou la privatisation des aéroports ou des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSPs), les États sont responsables, en dernière analyse de la supervision de ces entités en sécurité, sûreté et économie, bien que pour certains États ayant des ressources financières limitées, il n'est pas toujours possible d'utiliser des fonds publics. En outre, les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté) pour les services d'aéroport et de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des coûts du prestataire, à la discrétion de l'État. Pour la supervision économique des prestataires, des politiques

spécifiques portant sur la consultation avec les usagers, la performance économique et l'assiette des coûts pour l'établissement des redevances devraient être observées. La Conférence a reconfirmé que les fonctions de supervision sont une responsabilité de l'État, en reconnaissant, toutefois, que pour certains États dont les ressources financières sont limitées il n'est pas toujours possible de faire appel à des fonds publics. ATConf/6 a également conclu que les éléments indicatifs de l'OACI sur le financement des fonctions de supervision au niveau des aéroports et des ANSP restaient pertinents et devraient être actualisées afin que les États les utilisent selon leurs besoins.

2.4.2 En ce qui concerne le Symposium sur les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOOs), tenu à Montréal en Octobre 2011, le Conseil a décidé lors de sa quatrième réunion de la 195ème Session que des éléments indicatifs supplémentaires sur le financement durable des RSOO doivent être élaborées en consultation avec les États et l'industrie.

2.4.3 Un groupe d'étude du Secrétariat a révisé le chapitre 5 du Manuel de supervision de la sécurité, Partie B - Mise en place et gestion d'un système de supervision de la sécurité régionale (Doc 9734). Ce document a été finalisée en octobre 2012, lors de l'incorporation des observations reçues des RSOOs, les organisations internationales, le Groupe de Travail sur l'Économie d'Aéroports (AEP) et le Groupe de Travail sur l'Économie des Services de Navigation Aérienne (ANSEP). Il sera intégré dans le Doc 9734 et distribué aux États et aux RSOO après révision éditoriale.

2.4.4 Bien que des éléments indicatifs supplémentaires aient été développés sur le financement de la fonction de supervision de la sécurité au niveau régional à travers les redevances, étant donné les défis associés au financement des fonctions de contrôle au niveau de l'État et de la Région, les politiques de l'OACI ainsi que les éléments indicatifs devraient être développés davantage.

## **2.5 Modalités de financement de la modernisation du système de transport aérien**

2.5.1 Le défi économique de la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) est lié à la nécessité de procéder à un grand nombre d'investissements qui doivent être garantis sur une longue période. Nombre de ces investissements doivent être réalisés par des utilisateurs de l'espace aérien, et leur rentabilité dépend directement des investissements faits par d'autres utilisateurs de l'espace aérien et d'autres ANSP. Il convient de noter que certains États appliquent une procédure « mieux équipé, mieux servi », selon laquelle la priorité est donnée aux aéronefs équipés de moyens ATM adéquats. Néanmoins, les exploitants d'aéronefs ont indiqué qu'ils ne peuvent se permettre d'absorber toutes les dépenses engagées et des réticences ont été exprimées quant aux investissements nécessaires en matière de technologie du poste de pilotage, étant donné que l'analyse de rentabilité n'a pas été pleinement réalisée. Confrontés à ces problèmes de modalités de financement, les États explorent de nouvelles voies. Par exemple, un partenariat public-privé (PPP) a été autorisé aux États-Unis, ce qui facilitera la mise en œuvre du système de transport aérien de la prochaine génération (NextGen) pour l'aviation générale et les compagnies aériennes commerciales. D'autres mesures incitatives devront être conçues afin de garantir le déploiement opportun et contrôlé des mises à niveau par blocs et de faire évoluer les mentalités de façon que l'avantage ne soit plus considéré comme appartenant à celui qui agit en dernier mais plutôt à celui qui agit en premier.

## **3. TRAVAUX FUTURS**

3.1 Afin de faire progresser ses Objectifs stratégiques, l'Organisation prévoit des travaux dans le domaine du financement de l'infrastructure et des fonctions de supervision de l'aviation et des modalités de financement des systèmes de transport aérien de la manière présentée ci-dessous, en tenant compte des Objectifs stratégiques proposés et approuvés par le Conseil.

3.2 En coopération avec les États, les organisations internationales et l'industrie, l'OACI mettra en place un groupe de travail multidisciplinaire pour examiner les difficultés que pose la création d'incitations opérationnelles et économiques, par exemple la priorité de service, pour permettre de tirer rapidement profit des nouvelles technologies et procédures, décrites dans les modules ASBU de mise à niveau par blocs, pour appuyer les améliorations opérationnelles, tout en maximisant la sécurité, la capacité et l'efficacité générale du système, en tenant compte des besoins spécifiques exprimés lors de AN-Conf/12.

3.3 L'OACI prendra des mesures pertinentes pour faire connaître et comprendre à grande échelle ses politiques, éléments indicatifs et autres éléments liés au financement des infrastructures et des fonctions de supervision, en veillant à ce que ces mesures demeurent pertinentes, à jour et adaptées à l'évolution de la situation du transport aérien tout en répondant également aux recommandations d'ATConf/6 liées aux questions de financement et de modalités de financement, approuvées par l'Assemblée.

3.4 L'OACI élaborera des éléments indicatifs sur le financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté aux niveaux national et régional, tout en surveillant la situation du financement de la supervision économique. Dans l'objectif d'assurer un financement durable des fonctions de supervision au niveau de l'État et au niveau régional, l'OACI explorera également les possibilités de mettre en place de nouveaux mécanismes qui soient conformes au Doc 9082 et tiennent compte des diverses situations rencontrées par les États.

#### **4. ACTION PAR LES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DES ÉTATS DE LA RÉGION ESAF ET WACAF**

4.1 Les Directeurs généraux de l'aviation civile sont invités à :

- a) noter les travaux de l'OACI liés au financement de l'infrastructure et des fonctions de supervision de l'aviation et aux modalités de financement du système de transport aérien;
- b) encourager la contribution des États des régions ESAF and WACAF.