



CEANS-WP/74
16/9/08

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 1.2
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers
1.2 : Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

1.2.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/5) a souligné l'importance de la gestion des performances et de la nécessité pour les États d'encourager leurs aéroports et leurs fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à mettre en place des systèmes de gestion des performances. La note a conclu que les fournisseurs de services devraient se fixer des objectifs de performance dans au moins quatre domaines clés de performance (KPA), à savoir la sécurité, la qualité du service, la productivité et la rentabilité, et rendre compte des résultats obtenus en fonction d'indicateurs pertinents pour chacun de ces domaines clés. Il a été proposé d'apporter un changement au Doc 9082 pour préciser les éléments qui constituent un processus de gestion des performances, notamment les quatre KPA et la consultation avec les usagers et les autres parties intéressées.

La **France, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres** (WP/55), a examiné un certain nombre de méthodes par lesquelles les incidences sur l'environnement pourraient être prises en compte dans les performances des aéroports et des ANSP. Les performances en matière d'environnement devraient faire partie des objectifs généraux de performance à l'échelle régionale et/ou nationale. La note propose que l'OACI entreprenne d'autres travaux dans ce domaine, afin notamment d'élaborer des critères éventuels de performances environnementales pour les ANSP, ainsi que d'établir les liens entre la réalisation des objectifs de performance et les barèmes de redevances pour les ANSP.

La **Commission européenne** et **EUROCONTROL** (WP/52) ont décrit les efforts consentis au niveau européen en vue de la mise en œuvre d'un système axé sur les performances qui couvre l'ensemble des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI et, là où c'est possible, qui aille plus loin que ces politiques. La note souscrit aux conclusions présentées par le Secrétariat de l'OACI dans la note WP/5 et demande à l'OACI d'envisager d'établir un dialogue régulier avec les organisations régionales afin d'améliorer la performance des services de navigation aérienne et d'aider les usagers de l'espace aérien à faire face aux défis économiques.

L'**OMT** (WP/22) a considéré qu'il était essentiel d'établir, de surveiller et de mettre à la disposition du public des paramètres de performance, dans le contexte de valeurs telles que l'efficacité systémique, la sécurité, la sûreté, la facilitation et l'environnement. Elle a aussi appelé l'attention sur la valeur potentielle d'enregistrer, de surveiller et de publiciser les durées de traitement pour les passagers par rapport aux objectifs indiqués dans les pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI.

L'**ACI** (WP/28) a déclaré que les exigences de performance des aéroports ne devraient pas être les mêmes que celles des ANSP, en raison de la différence entre des environnements concurrentiels et commerciaux. La note a conclu qu'il conviendrait d'établir des indicateurs de performance pertinents et appropriés (à la différence des

objectifs) et d'inclure tous les fournisseurs de service aéroportuaire. Pour tenir compte de son point de vue, l'ACI a proposé un nouvel amendement au texte présenté par le Secrétariat de l'OACI dans la note WP/5.

La **CANSO** (WP/34) a présenté un tableau général des travaux qu'elle exécute avec ses ANSP membres dans le domaine de l'évaluation et de l'analyse comparative des performances. Un système ATM mondial de mesure de performances est en voie d'établissement, en consultation avec les clients et les autres parties prenantes, qui aidera les différents ANSP à optimiser leurs performances et répondra aux besoins des organismes de supervision des services de navigation aérienne.

L'**ITF** (WP/24) a souligné la nécessité de la participation des ouvriers du transport à l'établissement d'un système de gestion des performances. La note propose d'inclure une mention des ouvriers du transport dans le texte du Doc 9082 présenté dans la note WP/5.

Le **Secrétariat** (WP/18 — note d'information) a présenté des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Le **Mali** (WP/41 — note d'information) a présenté des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

La **République de Corée** (WP/63 — note d'information) a présenté des renseignements sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

La **Commission européenne** (WP/56 — note d'information) a présenté des renseignements sur ce point (voir paragraphe 3.4.1).

1.2.2 Délibérations

1.2.2.1 La Conférence a examiné ce point en se fondant sur la note WP/5 du Secrétariat, ainsi que sur plusieurs autres notes qui contenaient des propositions particulières sur la question des performances économiques. Les participants ont reconnu de façon générale l'importance et l'avantage de la gestion des performances, ainsi que la nécessité pour les États d'assurer que leurs aéroports et leurs ANSP mettent en place de tels systèmes. Un appui général a été exprimé en faveur de la mise à jour des politiques de l'OACI afin de tenir compte des progrès récents, et des projets de conclusions présentés dans la note WP/5.

1.2.2.2 Divers points de vue ont été exprimés à l'issue de l'examen de la note WP/5, dans laquelle il était proposé que les performances environnementales soient incluses parmi les objectifs généraux de performance et que l'OACI entreprenne l'élaboration de directives de politique sur des critères éventuels de performances environnementales pour les ANSP. Certains participants appuyaient la proposition, mais de nombreux autres estimaient qu'il serait prématuré que l'OACI entreprenne une telle tâche étant donné que les questions environnementales étaient couvertes par d'autres tribunes de l'OACI responsables de l'environnement en aviation. Après des débats prolongés, la Conférence est convenue que la question devrait être renvoyée aux instances appropriées de l'OACI pour examen. La Conférence a également noté que la CEAC envisageait de faire une étude sur la question, et d'en présenter les résultats à l'OACI à la 4^e réunion du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) en juin 2009.

1.2.2.3 La Conférence s'est ensuite penchée sur la proposition figurant dans la note WP/28, selon laquelle des indicateurs de performance appropriés devraient être établis pour les secteurs clés de performance (KPA), mais que des objectifs n'étaient pas nécessaires ; elle a conclu qu'il ne pouvait y avoir d'indicateur de performance sans objectif, et qu'aucune modification des projets de conclusions de la note WP/5 n'était donc nécessaire.

1.2.2.4 En ce qui concernait la proposition présentée dans la note WP/24 visant à ajouter les « conditions d'emploi du personnel » comme KPA et à inclure les « syndicats et associations professionnelles » dans le processus de consultation, il a été avancé que de telles inclusions risquaient de créer une confusion avec les dispositions existantes des Annexes 6, 11 et 14 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. De nombreux participants ont estimé que la CEANS n'était pas la tribune appropriée pour débattre de telles questions. La Conférence est donc convenue de conserver sans modification le texte des projets de conclusions de la note WP/5.

1.2.2.5 Il a été proposé que l'OACI envisage d'établir un dialogue continu avec les organisations régionales sur la question des performances économiques. Considérant qu'un tel dialogue serait avantageux aux deux parties, la Conférence est convenue de recommander que l'OACI donne suite à cette proposition, le cas échéant.

1.2.2.6 Enfin, pour ce qui est de la proposition contenue dans la note WP/22, visant à inclure la facilitation comme un autre KPA, la Conférence a conclu que cette question pourrait être couverte par les dispositions existantes de l'Annexe 9 — Facilitation à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, tout comme les KPA recommandés dans la note WP/5, par exemple sous la rubrique « qualité du service » ou « productivité ».

1.2.3 **Recommandation**

1.2.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives aux performances économiques et aux exigences minimales de compte rendu au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

RECOMMANDATION 2 — Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :

- a) étant donné que la gestion des performances est un outil de gestion important pour les fournisseurs de services, les organismes de réglementation et les usagers, les États veillent, dans le cadre de la supervision économique qu'ils exercent et par le biais du processus de consultation, à ce que leurs fournisseurs de services élaborent et mettent en place des systèmes adéquats de gestion des performances ;
- b) les États s'assurent que leurs fournisseurs de services fixent des objectifs de performance avec, à tout le moins, le but d'améliorer continuellement leurs performances dans les quatre domaines clés (la sécurité, la qualité du service, la productivité et la rentabilité) et fassent état des résultats obtenus au titre d'au moins un indicateur par domaine clé. Les États peuvent choisir d'autres domaines clés en fonction de leurs objectifs et de leurs circonstances particulières ;

- c) l'OACI modifie le paragraphe 16 du Doc 9082 pour recommander que les fournisseurs de services mettent en place des systèmes de gestion des performances, et pour y intégrer les principaux éléments de ces systèmes, en mettant l'accent sur le choix des domaines clés et des indicateurs correspondants ;
- d) l'OACI établit, le cas échéant, un dialogue avec les organisations régionales sur les performances économiques, afin d'améliorer les performances du système des services de navigation aérienne.

— FIN —