



CEANS-WP/86  
18/9/08

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

### **PROJET DE RAPPORT**

### **INTRODUCTION**

## INTRODUCTION

### Lieu et durée de la Conférence

1. La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) est ouverte le 15 septembre 2008 dans la salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal. M. Kobeh González, Président du Conseil, ouvre la Conférence, suivi de M. S.A.R. Hashem, Président du Comité du transport aérien, qui prononce une allocution. M. Taïeb Chérif, Secrétaire général, souhaite la bienvenue aux participants et présente le secrétariat de la Conférence. Les allocutions prononcées à la séance d'ouverture sont reproduites à l'Appendice A. La Conférence termine ses travaux le 20 septembre 2008.

### Ordre du jour

2. La Conférence adopte l'ordre du jour ci-après, qui a été approuvé par le Conseil et qui figure dans la note CEANS-WP/1.

#### 1. **QUESTIONS NÉCESSITANT UNE INTERACTION ENTRE LES ÉTATS, LES FOURNISSEURS ET LES USAGERS**

Examen de trois questions clés communes aux aéroports et aux services de navigation aérienne :

##### 1.1 **Supervision économique**

Il incombe à l'État d'assurer la protection des usagers contre l'abus potentiel de toute position dominante de la part des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Cela peut se faire au moyen de la supervision économique, c'est-à-dire, la surveillance par l'État des pratiques commerciales et d'exploitation des fournisseurs de services. La Conférence examinera la portée de la supervision économique et ses formes, ainsi que les coûts et les avantages qui y sont associés, de même que le type de supervision qui pourrait être appliqué, en fonction des circonstances propres à chaque État.

##### 1.2 **Performances économiques et exigences minimales de compte rendu**

L'évaluation des performances des aéroports et des ANSP, y compris le recours à des analyses comparatives, peut servir à améliorer la sécurité, la qualité des services, la productivité et la rentabilité des aéroports et des ANSP, et à appuyer les décisions en matière d'investissement. La Conférence débattrà, en vue de parvenir à un accord de toutes les parties prenantes, du type de données qui seraient fondamentales pour rendre compte de la performance des aéroports et des fournisseurs, et des exigences minimales de compte rendu pour mesurer la performance économique.

##### 1.3 **Consultations des usagers**

Pour permettre un développement efficace du transport aérien, il est important que de bonnes relations existent entre les réglementeurs, les fournisseurs et les usagers. Or, beaucoup d'aéroports et d'ANSP dans le monde ne consultent pas les usagers ou n'ont pas créé un mécanisme adéquat de consultations périodiques. La Conférence examinera les mécanismes existants de consultation entre les aéroports, les ANSP et les usagers et envisagera des solutions novatrices afin de jeter les bases d'une saine coopération entre les fournisseurs et les usagers.

## 2. **QUESTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À LA GESTION DES AÉROPORTS**

Examen de questions propres aux aéroports :

### 2.1 **Gouvernance, propriété et contrôle**

Les changements dans la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports, y compris les investissements transfrontaliers dans les aéroports privatisés, peuvent avoir une incidence sur les obligations des États en matière de fourniture et d'exploitation des services d'aéroport. Se fondant sur l'expérience de la commercialisation et de la privatisation, la Conférence examinera l'influence qu'exercent les différentes structures de gouvernance sur la performance des aéroports ainsi que les mesures que les États peuvent prendre pour assurer le respect de toutes leurs obligations.

### 2.2 **Assiette des redevances**

L'assiette des redevances tient généralement compte des coûts d'exploitation et de maintenance, des coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations (basés dans la plupart des cas sur la valeur historique), et d'un rendement de l'actif « raisonnable ». La Conférence essaiera de parvenir à un consensus sur les façons possibles d'évaluer ce qui constituerait un taux de rendement « raisonnable » et examinera la possibilité de regrouper plusieurs assiettes de coûts aéroportuaires en une seule aux fins du calcul des redevances.

### 2.3 **Répartition des coûts et systèmes de redevances**

Les politiques et éléments indicatifs actuels de l'OACI sur les redevances d'aéroport contiennent des dispositions sur la manière d'imputer les coûts des différentes installations et des différents services d'aéroport aux diverses catégories d'usagers. Toutefois, on constate l'émergence de nouvelles tendances, comme celle d'imputer les coûts en se fondant sur le nombre de passagers, ce qui comprend l'ensemble ou la plupart des assiettes de calcul des coûts des activités aéronautiques. La Conférence examinera si ces nouvelles approches sont conformes aux politiques de l'OACI et elle examinera des amendements appropriés à apporter aux politiques et éléments indicatifs sur la répartition des coûts.

### 2.4 **Aspects de la non-discrimination**

Au cours des dernières années, les exploitants d'aéroports ont mis au point des redevances différentielles pour attirer et conserver de nouveaux services des compagnies aériennes, par exemple des rabais sur les redevances de services passagers ou des régimes incitatifs visant certaines compagnies, y compris les transporteurs à faibles coûts. Certaines de ces redevances différentielles pourraient être non transparentes, discriminatoires et anticoncurrentielles, surtout lorsqu'elles constituent une forme d'aide étatique. La Conférence se penchera sur la question de savoir comment traiter des mesures prises par des exploitants d'aéroports qui risquent de créer un traitement non équitable, ainsi que sur la question de l'accès aux installations aéroportuaires.

## 2.5 **Financement et recouvrement des coûts des mesures de sûreté**

D'après les politiques de l'OACI sur les redevances de sûreté, les coûts afférents aux fonctions de sûreté assurées par les États, telles que les activités générales de police, le renseignement et la sûreté nationale, ne devraient pas être répercutés sur les usagers des aéroports. Cependant, les pratiques diffèrent d'après les régions et les États et elles peuvent avoir des incidences financières sur les usagers. La Conférence passera en revue les politiques actuelles et examinera comment parvenir à une mise en œuvre plus harmonieuse des politiques de l'OACI sur les redevances de sûreté aux aéroports.

## 3. **QUESTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À LA GESTION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Examen de questions propres aux services de navigation aérienne :

### 3.1 **Gouvernance, propriété et contrôle**

Bien que des ANSP autonomes et commercialisés aient été mis sur pied dans de nombreux États, le problème du financement se pose encore dans d'autres. La Conférence se penchera sur l'importance d'une plus grande sensibilisation aux politiques de l'OACI en matière de mise en place d'ANSP autonomes, et particulièrement en matière de séparation entre les fonctions de réglementation et d'exploitation. Elle passera également en revue les expériences de commercialisation et examinera leur incidence sur la performance des ANSP, en accordant une attention particulière aux structures de gouvernance et de gestion.

### 3.2 **Assiette des redevances**

L'assiette des redevances des ANSP tient généralement compte des coûts d'exploitation et de maintenance, des coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations, ainsi que d'un rendement de l'actif « raisonnable ». La Conférence essaiera de parvenir à un consensus sur les façons possibles d'évaluer ce qui constituerait un taux de rendement « raisonnable » pour les ANSP. Elle abordera aussi la question des fonds de prévoyance mis en place pour faire face à des baisses importantes et imprévues de trafic ou de recettes.

### 3.3 **Répartition des coûts et systèmes de redevances**

L'imputation des coûts aux services de contrôle de la circulation aérienne se fait habituellement en suivant la distinction entre contrôle d'aérodrome, contrôle d'approche et contrôle régional. La Conférence examinera les faits survenus récemment, ainsi que la nécessité et les incidences d'une catégorisation différente des services basée sur les portions de l'espace aérien et la phase du vol, qui pourrait conduire à la mise en place de redevances par zone (différentielles). Elle examinera aussi la pertinence de l'élément du poids des aéronefs dans le barème des redevances, de même que les incitatifs susceptibles de s'appliquer aux fournisseurs comme aux usagers.

### 3.4 **Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale**

Le concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale a pour objectif d'offrir des bénéfices d'ordre opérationnel, économique et environnemental à tous les membres de la communauté ATM. La mise en œuvre efficace et rentable d'un système ATM sans discontinuité sera facilitée

par une coopération multilatérale et des arrangements institutionnels en vue du financement et de l'imputation des redevances. La Conférence passera en revue les travaux de l'OACI sur les aspects économiques, organisationnels et de gestion liés à la mise en œuvre du concept d'ATM mondiale, et examinera l'appui et les orientations pratiques que l'OACI pourrait offrir aux États, ainsi qu'aux entités régionales et sous-régionales, notamment des orientations en matière de calcul des redevances.

#### 4. APPLICATION DES POLITIQUES DE L'OACI SUR LES REDEVANCES

L'OACI a élaboré des politiques et des éléments indicatifs complets sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, mais les États ne les appliquent pas toujours entièrement. Cela s'explique souvent par le fait que les États ne les connaissent pas et ne s'engagent pas fermement à les appliquer. Cette situation risque de ne pas s'améliorer avec la commercialisation et la privatisation, qui conduisent à des changements de gouvernance, de propriété et de contrôle des aéroports et des ANSP. La Conférence examinera les moyens possibles de faire connaître davantage les politiques de l'OACI et de faire en sorte que les États, les aéroports et les ANSP les mettent mieux en œuvre.

#### Structure et règlement intérieur

3. La Conférence a siégé en plénière et a tenu ... séances. L'examen formel de l'ordre du jour a été précédé, le dimanche 14 septembre, d'un symposium sur le thème « Défis pour les aéroports et les services de navigation aérienne », qui préparait le terrain pour les délibérations et faisait ressortir certaines questions clés que la Conférence devait examiner dans un cadre informel avant de commencer ses travaux proprement dits le lundi 15 septembre.

4. Le règlement intérieur est le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683). La règle 26, qui prévoit l'établissement de comptes rendus analytiques, a été suspendue par le Conseil.

#### Participation

5. Les ... États contractants de l'OACI ci-après étaient représentés à la Conférence :

6. Les ... délégations ci-après ont assisté à la Conférence en qualité d'observateurs :

7. La liste des participants figure à l'Appendice B.

#### Bureau

8. La Conférence a élu le bureau ci-après :

Président de la Conférence :	M. Dan Cogliati (Canada)
Première Vice-Présidente :	M <sup>me</sup> Siew Huay Tan (Singapour)
Deuxième Vice-Président :	M. Ramesh Lutchmedial (Trinité-et-Tobago)

## **Secrétariat**

9. La Directrice du transport aérien, M<sup>me</sup> F. Odotola, a rempli les fonctions de secrétaire de la Conférence, assistée de M. Ö. Magnusson, Chef de la Section de la politique économique et de la gestion de l'infrastructure. M<sup>me</sup> M. Boulos, M. J. de la Cámara, M<sup>me</sup> C. Fischer, M. T. Hasegawa, M. B. Peguillan, M. Y.-W. Wang, M<sup>me</sup> H. Biernacki, M. L. Fonseca et M. E. Gngang étaient secrétaires adjoints. Les personnes ci-après ont assuré les fonctions suivantes : liaison avec la Direction du transport aérien, M. R.I.R Abeyratne ; coordination de la documentation et de la page web, M<sup>me</sup> S. Joseph ; coordination de la vérification des lettres de créance, M. Z. Anwar et M<sup>me</sup> A.-M. Steiman ; et supervision des services de secrétariat, M<sup>mes</sup> S. Brain et N. Souto. M. J. Begin, Directeur adjoint du transport aérien, a rempli les fonctions de conseiller de la Conférence.

10. Les services administratifs et linguistiques étaient assurés sous la direction de M<sup>me</sup> F. Liu, Directrice de l'administration et des services, par M. M. Blanch, Chef de la Section des services de conférence et de bureau, par M<sup>me</sup> D. Rahmani, Administratrice du Contrôle de la documentation, et M<sup>me</sup> E.M. McCarthy, Chef par intérim de la Section interprétation.

## **Documentation**

11. Une liste des documents liés aux travaux de la Conférence figure à l'Appendice C.