



A39-WP/519
P/49
3/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LE POINT 40 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur le point 40 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

Point 40 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

40.1 Dans la note WP/6, le Conseil rend compte des principaux travaux réalisés par l'OACI ayant trait aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne, travaux qui ont été entrepris dans le cadre du plan d'action du Conseil pour la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et des décisions pertinentes de l'Assemblée. Le rapport présente aussi un plan des travaux futurs de l'OACI dans ce domaine, visant à favoriser la connectivité, les voyages et le tourisme, le commerce et le développement économique, et à répondre aux besoins en matière de financement des infrastructures pour assurer la viabilité économique des projets d'infrastructures aéronautiques.

40.2 Dans la note WP/150, cinquante-quatre États contractants de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) appellent l'attention sur les effets de la fiscalité excessive, la prolifération des taxes sous la forme de redevances et la prévalence des fournisseurs de services en position de monopole, qu'ils considèrent comme portant préjudice au développement durable du transport aérien international. La note recommande que les États tiennent compte des politiques de l'OACI et des résolutions de l'Assemblée pertinentes lorsqu'ils imposent des taxes et redevances au transport aérien international.

40.3 Dans la note WP/322, le Brésil décrit son expérience en matière de réglementation de la qualité des services aéroportuaires, notamment au moyen d'indicateurs spécialisés, et invite l'OACI à envisager d'établir des incitatifs économiques visant à promouvoir la qualité des services aéroportuaires.

40.4 Dans la note WP/201, l'Inde présente son point de vue sur la viabilité de la gestion des aéroports indiens, notamment en ce qui concerne la pratique de la subvention croisée d'aéroports qui ne sont pas économiquement viables. Elle est d'avis que certains aéroports qui assurent la connectivité régionale dans un État ou servent d'aérodromes de décollage ne sont peut-être pas économiquement viables mais ils sont nécessaires car ils font partie d'un réseau intégré de transport aérien. L'Inde suggère que l'OACI envisage d'élaborer des orientations sur l'application de la subvention croisée dans les réseaux aéroportuaires.

40.5 Dans la note d'information WP/416, le Brésil partage son expérience de la surveillance gouvernementale des services et des installations aéroportuaires, soulignant l'importance d'une telle pratique.

40.6 Dans la note d'information WP/417, le Brésil rend compte de son expérience de la planification gouvernementale de l'exploitation du secteur de l'aviation civile durant les jeux olympiques et paralympiques de Rio 2016, montrant l'importance de la planification et des interactions entre les organismes publics dans l'exploitation des aéroports, surtout pour ce qui est de gérer des événements sportifs, religieux ou politiques de très grande ampleur.

40.7 Dans la note d'information WP/294, l'Inde décrit les divers avantages qu'apporte la privatisation des aéroports utilisant l'approche des partenariats entre le secteur public et le secteur privé (PPP). Elle partage aussi certaines idées sur les domaines dans lesquels davantage de travaux ou d'orientations pourraient être justifiés par l'OACI en ce qui concerne les PPP et l'approche des caisses hybrides pour le recouvrement des coûts liés aux aéroports.

40.8 La note d'information WP/372 présentée par l'Inde contient des informations sur une solution électronique appelée Sky Rev 360, élaborée par l'Autorité aéroportuaire indienne et l'Association du transport aérien international (IATA), pour la collecte de données, la facturation et la perception des redevances pour

des services de navigation aérienne. Elle décrit les avantages de cet outil et invite les États à étudier la possibilité de l'utiliser.

40.9 Dans la note d'information WP/350, la Fédération de Russie fournit des informations sur la politique relative aux tarifs des services de navigation aérienne appliquée à l'espace aérien sous sa responsabilité et sa souveraineté.

40.10 Lors de l'examen du rapport du Conseil présenté dans la note WP/6, la Commission exprime sa satisfaction et son appui pour les travaux accomplis par l'Organisation dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

40.11 Un large soutien est également exprimé à l'égard de la proposition figurant dans la note WP/150 et présentée par les États membres de la CAFAC, selon laquelle l'OACI devrait continuer à faire mieux connaître aux États la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Il est convenu que l'OACI devrait tenir, dans les limites des ressources disponibles, en particulier le Fonds volontaire pour le transport aérien, des réunions, ateliers et autres activités à l'échelle régionale visant à faire connaître les politiques et orientations appropriées de l'OACI et à en améliorer la mise en œuvre.

40.12 S'agissant de la suggestion faite par le Brésil dans la note WP/322 Révision concernant l'élaboration d'orientations sur les incitatifs économiques pour assurer la qualité des services aéroportuaires, bien qu'il s'agisse d'un des moyens d'améliorer la satisfaction des passagers, il n'est pas jugé approprié que l'OACI effectue cette tâche étant donné qu'il existe différentes formes de surveillance économique et de modèles d'affaires d'aéroports.

40.13 Différents points de vue sont exprimés sur la question de la subvention croisée d'aéroports qui ne sont pas économiquement viables, soulevée par l'Inde dans la note WP/201. Notant que le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) a été saisi de cette question, la Commission convient que l'AEP devrait poursuivre ses travaux avec l'objectif de clarifier les orientations existantes sur ce sujet.

40.14 À l'issue du débat, la Commission approuve le plan des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, y compris les activités à l'appui de l'amélioration de la connectivité du transport aérien, qui a des effets positifs sur le commerce et le développement économique et fait avancer l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). La Commission convient que l'OACI devrait continuer de jouer son rôle de chef de file pour ce qui est de répondre aux besoins en matière de fonds et de financement pour les infrastructures aéronautiques et, à ce sujet, de coopérer et de collaborer avec les parties prenantes et les organisations internationales concernées. Il est également convenu que l'Organisation devrait dûment tenir compte des vues et suggestions présentées à la Commission concernant la mise en œuvre de son programme des travaux pour le prochain triennat.

40.15 La Commission prend acte des informations figurant dans les notes WP/294, WP/350, WP/372, WP/416 et WP/417.