



**ALLOCUTION D'OUVERTURE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL
DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
M. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ,
À LA CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

(Montréal, le 15 septembre 2008)

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai le grand plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

La première conférence de l'OACI sur les redevances s'est tenue en 1956, suivie ultérieurement de cinq autres conférences. Aujourd'hui, à cette septième rencontre, notre objectif commun est d'examiner et de confirmer les orientations de politique en vigueur de l'Organisation en matière de redevances. Cette conférence tombe à point nommé, étant donné l'évolution rapide de l'environnement d'exploitation de l'aviation civile internationale. Nous sommes aujourd'hui confrontés à des défis d'une portée et d'une gravité sans précédent, tels que l'approvisionnement et le prix du pétrole, les problèmes environnementaux et les limites de capacité. Il est essentiel, en pareille conjoncture, que toutes les parties s'unissent et coopèrent afin d'adapter le système de transport aérien à ces nouvelles et difficiles réalités. L'efficacité et la rentabilité doivent devenir nos principes directeurs pour assurer la pérennité de l'industrie et sa bonne santé financière.

Cette conférence arrive aussi à un moment très opportun, compte tenu de l'évolution de la situation depuis dix ans dans l'organisation et le financement des fournisseurs de services. La conférence précédente, tenue en 2000, a permis d'actualiser les orientations de l'OACI en matière de politiques de commercialisation et de privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne. Les délégués peuvent aujourd'hui mettre à profit les expériences récentes dans ce domaine pour préciser davantage les orientations et aider ainsi les États à régler efficacement des questions réglementaires fondamentales ayant trait aux redevances et aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne.

La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne s'inscrivent dans le processus de mondialisation et de libéralisation des économies mondiales actuellement en cours.

Il n'en reste pas moins que de nombreux fournisseurs de services dans le monde, qu'ils soient privatisés ou pas, ne recouvrent pas entièrement leurs coûts, selon des études menées par l'OACI. Cette situation a de graves conséquences, exacerbées par la croissance constante du transport aérien et par la pression croissante sur les États pour qu'ils financent l'agrandissement ou la modernisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, afin de prévenir ou de résoudre l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien. Le tableau se complique davantage si l'on ajoute les défis dont j'ai parlé plus tôt, dont l'effet peut être néfaste sur la demande mondiale de transport aérien.

Aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, il revient aux États, en dernière instance, d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation dans leur espace aérien. Les États doivent aussi veiller à ce que les services soient fournis conformément aux normes de l'OACI, reconnues comme étant cruciales pour la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

Par ailleurs, s'ils envisagent de commercialiser ou de privatiser les aéroports et les services de navigation aérienne, les États doivent prendre conscience que la supervision économique relève également de leur responsabilité. L'objectif dans ce cas est de prévenir l'abus de position dominante due à ce qu'on appelle le « monopole naturel » d'un fournisseur de services. L'État peut exercer une supervision économique de plusieurs façons, allant de la « manière douce » à des interventions plus musclées dans les décisions économiques des fournisseurs, par le recours à un mécanisme réglementaire. Les États devront choisir la forme de supervision économique la plus appropriée en fonction de leurs circonstances particulières. Avant de faire un tel choix, ils devraient tenir compte de plusieurs facteurs, tels que le degré de concurrence parmi les fournisseurs de services, les coûts et les avantages associés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance.

La nécessité d'interventions réglementaires plus directes peut être réduite par le recours à des mécanismes de consultation appropriés auprès des utilisateurs et par la mise en place d'arrangements de coopération entre fournisseurs et utilisateurs. Étant donné les défis énormes qui nous attendent, je suis convaincu du besoin absolu d'un niveau de coopération plus élevé au sein de l'industrie.

Les politiques actuelles de l'OACI en matière de redevances ne prévoient de consultations que sur une base ad hoc, dans le contexte des augmentations de redevances et des plans d'implantation d'infrastructure de grande ampleur. Or, la consultation devrait plutôt être un processus continu, qui peut prendre parfois des années pour se développer, puisqu'il faut plusieurs rencontres avant de pouvoir établir un climat de confiance et établir un dialogue constructif. Il nous faudra donc renforcer les politiques de l'OACI concernant la consultation avec les utilisateurs et mettre en place des mécanismes de consultation permanents là où fournisseurs et usagers ne disposent pas d'arrangements volontaires. De telles consultations devraient faire intervenir les utilisateurs de toutes catégories œuvrant aux aéroports et dans l'espace aérien visés.

La question de la performance des fournisseurs de services est étroitement liée à la supervision économique et aux consultations avec les utilisateurs. Et comme la gestion des performances est un outil important pour les fournisseurs de services, les auteurs de réglementation aussi bien que les utilisateurs, les États devraient veiller, dans le cadre de leurs fonctions de supervision économique et par le processus de consultation, à ce que les fournisseurs de services établissent et mettent en œuvre des systèmes de gestion des performances appropriés.

Ces trois thèmes essentiels de la conférence — supervision économique, gestion des performances et consultations — sont interreliés et, ensemble, constituent une approche globale visant une coopération accrue au sein de l'industrie, notamment entre les auteurs de réglementation, les fournisseurs et les utilisateurs. Si nous pouvons obtenir une compréhension commune sur ces trois sujets, et je suis persuadé que nous y arriverons, elle nous servira de base pour l'adoption de conclusions et de recommandations constructives qui nous aideront à réaliser les objectifs de coopération et d'efficacité de la conférence.

Ceci étant dit, je suis bien conscient que les politiques de l'OACI sur les redevances ne sont pas du même ordre que les dispositions de la Convention de Chicago, les États contractants n'étant pas juridiquement tenus de se conformer aux politiques de l'Organisation. La commercialisation et

la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne posent le risque que la méconnaissance des politiques de l'OACI dans le domaine économique puisse créer une prolifération de méthodes différentes d'imposition de redevances et de droits. Ainsi, dans certaines circonstances, les caractéristiques économiques et les limitations de capacité des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, combinées à la libéralisation des services de transport aérien, ont soulevé des problèmes pour l'application du principe de non-discrimination de l'article 15 de la Convention de Chicago et des pratiques équitables de recouvrement des coûts. Il importe donc de bien souligner que, puisque les politiques sont fondées sur les recommandations de grandes conférences internationales, telles que celle-ci, les États sont moralement tenus de les respecter. Les États devraient reconnaître qu'en n'appliquant pas les politiques de l'OACI sur les redevances, ils affaiblissent l'efficacité et la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que les rapports avec les utilisateurs, en particulier en ce qui a trait à la transparence et au traitement équitable des différentes catégories d'utilisateurs. Il conviendrait donc que les États veillent à ce que leurs fournisseurs de services suivent les politiques de l'OACI et signalent à l'Organisation tout écart par rapport à ces politiques.

J'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Je passerai ensuite la parole au Président du Comité du transport aérien et Représentant de l'Arabie saoudite au Conseil, M. Saud A.R. Hashem, qui nous présentera en détail l'ordre du jour de la conférence.

Le Conseil de l'OACI attend avec grand intérêt vos recommandations, et prêtera l'attention la plus soutenue à vos suggestions sur les meilleures façons d'améliorer les orientations de politique de l'OACI relatives aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, ainsi que sur tous autres aspects des services d'aéroport et de navigation aérienne, et de l'économie et de la gestion de ces services.

Si j'en crois les interventions entendues au symposium d'hier, la présente conférence sera certainement couronnée de succès.

J'invite maintenant M. Hashem à prendre la parole.