



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne**

**MISE EN ŒUVRE PAR LES ÉTATS DES RECOMMANDATIONS DE
LA CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET
DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (CEANS – 2008)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note expose les résultats de deux enquêtes menées par le Secrétariat sous le couvert de deux lettres adressées aux États : la lettre SD 38/4-10/38 datée du 31 mai 2010, et la lettre SD 38/4-12/29 datée du 13 avril 2012. Ces deux lettres concernent la mise en œuvre, par les États, des grandes recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de la navigation aérienne (CEANS, 15 – 20 septembre 2008). Cette note s'appuie sur les réponses fournies par 79 États contractants de l'OACI, qui desservent 86 pour cent du trafic international régulier en termes de départs d'aéronefs. La note révèle aussi que les recommandations essentielles adoptées à la CEANS sont actuellement mises en œuvre dans la plupart des États qui ont répondu à l'enquête.

Suite à donner : La Conférence est invitée à prendre les mesures suivantes :

- a) examiner les informations et les évaluations présentées dans cette note ;
- b) entériner la recommandation présentée au paragraphe 4 ;
- c) adopter les recommandations présentées au paragraphe 5.

<i>Références:</i>	Les ouvrages de référence concernant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) sont disponibles à l'adresse www.icao.int/meetings/atconf6 .
--------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence sur l'Économie des aéroports et les services de navigation aérienne (CEANS) a eu lieu à Montréal du 15 au 20 septembre 2008. Elle a adopté 15 recommandations qui ont été diffusées, aux fins d'examen et de mise en œuvre rapide, sous le couvert de la lettre aux États SD 38/1-09/2, datée du 30 janvier 2009.

1.2 Par la suite, le Secrétariat a mené deux enquêtes sous le couvert des lettres aux États SD 38/4-10/38 et SD 38/4-12/29, datées respectivement du 31 Mai 2010 et du 13 avril 2012 (le Questionnaire aux États figure à l'Appendice A). Les États sont ainsi priés d'indiquer où ils en sont dans la mise en œuvre des recommandations de la Conférence.

2. LE TRAVAIL DE L'OACI

2.1 Les politiques de l'OACI relatives aux redevances sont conçues en fonction des recommandations formulées par les grandes conférences internationales (la dernière étant la CEANS 2008). D'où la forte obligation morale, pour les États, de s'assurer que les méthodes de recouvrement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne sont conformes aux politiques et aux orientations de l'OACI.

2.2 Bon nombre d'organisations régionales et d'associations industrielles, telles que le Conseil international des aéroports (ACI), ont, elles aussi, formulé des politiques sur les redevances et des pratiques recommandées. Ces pratiques et redevances sont conformes à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les services de navigation aérienne* (Doc 9082). À cet égard, un cours de l'OACI/ACI sur les politiques et pratiques en matière de redevances aéroportuaires est dispensé depuis mai 2006. C'est le seul cours sectoriel qui explique les principes des politiques de l'OACI sur les redevances aéroportuaires, et qui offre une formation pratique sur l'établissement des redevances d'usage. Ce cours est conçu pour répondre au besoin croissant de l'industrie en matière de redevances équitables et raisonnables. Les 16 cours de formation donnés jusqu'ici ont été suivis par 287 professionnels de l'aviation venus de 91 pays. Pour l'OACI, le but de ce programme est d'accroître la prise de conscience et la connaissance de ses politiques relatives aux redevances, ainsi que d'obtenir un large soutien. C'est pourquoi, l'OACI continuera de promouvoir ces politiques, notamment par le biais de ses cours de formation sur les redevances d'usage.

3. ÉVALUATION DE LA SITUATION

3.1 Conformément à une recommandation adoptée par la CEANS et entérinée par le Conseil de l'OACI, les États sont encouragés à intégrer à leur législation, leurs règlements ou politiques, ainsi qu'à leurs accords relatifs aux services aériens, quatre grands principes concernant la perception des redevances : a) non-discrimination ; b) lien entre coûts et redevances ; c) transparence; et d) consultation des usagers. Ces principes devraient assurer le respect des obligations imposées aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). En outre, le Secrétariat est tenu de recueillir, auprès des États, des renseignements au sujet de la mise en œuvre des politiques sur les redevances d'aéroport et sur les services de navigation aérienne, conformément au Doc 9082. Ces données seront publiées, en 2013, sous forme de supplément au Doc 9082.

3.2 À l'égard des deux enquêtes menées par le Secrétariat, on a recueilli des données pour les 78 États contractants de l'OACI. Ceux-ci desservent 86 pour cent du trafic aérien international selon le nombre de départs gérés par des vols commerciaux réguliers.

3.3 Voici les principaux résultats de l'enquête :

- a) environ 60 pour cent des États sélectionnés ont mis en œuvre un système de surveillance économique pour les aéroports (61 pour cent) et pour les ANSP (59 pour cent) ;

- b) le respect des politiques de l'OACI sur les redevances, conformément au Doc 9082, présente à peu près le même taux de mise en œuvre, soit 59 pour cent des États adhérant à ces politiques pour ce qui est des aéroports, et 63 pour cent d'adhérents pour ce qui est des ANSP ;
- c) cinquante-huit pour cent des États ont mis en œuvre un système de consultation des usagers si l'on compte les ANSP, mais 48 pour cent seulement si l'on compte les aéroports ;
- d) environ 50 pour cent des États ont adopté les quatre grands principes de perception – soit : non-discrimination, rapport avec les coûts réels, transparence, et obligation de consulter les usagers – dans la législation, la réglementation ou les politiques au niveau national (49 pour cent pour les aéroports et 50 pour cent pour les ANSP). Par ailleurs, moins d'États ont intégré ces principes à leurs accords de services aériens (45 pour cent pour les aéroports et 48 pour cent pour les ANSP) ;
- e) la recommandation visant le rendement économique est la moins appliquée des grandes recommandations des CEANS : 47 pour cent seulement des États sélectionnés ont fait en sorte que des systèmes de gestion du rendement soient élaborés et mis en œuvre par leurs aéroports, et moins de 45 pour cent ont fait de même pour leurs ANSP.

3.4 Le champ d'enquête couvert par région et le bilan mondial de la mise en œuvre, par les États, des recommandations essentielles des CEANS figurent à l'Appendice B.

4. CONCLUSIONS

4.1 À la lumière de l'analyse précédente, voici les conclusions possibles :

Comme en témoignent les réponses aux enquêtes de l'OACI, la plupart des recommandations de la CEANS 2008 sont mises en œuvre dans presque tous les États qui ont répondu à l'enquête, mais il y a lieu d'améliorer le taux de mise en œuvre de certaines recommandations spéciales.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 L'examen des recommandations suivantes est proposé par la Conférence :

- a) Les États devraient poursuivre la mise en œuvre des recommandations adoptées par la CEANS, compte tenu de leur bien-fondé et des exigences de la conjoncture nationale. En particulier :
 - 1) Les États devraient améliorer la mise en œuvre de la Recommandation 2 sur le rendement économique au niveau des aéroports et des ANSP; ainsi que la mise en œuvre de la Recommandation 3 sur la consultation des usagers ;
 - 2) Les États devraient s'assurer que les aéroports et les ANSP observent les politiques de l'OACI sur les redevances, conformément au Doc 9082. Ils reconnaîtraient ainsi que ces politiques favorisent, d'une part, la gestion efficace et rentable des opérations aéroportuaires et des services de navigation aérienne; et, d'autre part, les bonnes relations avec la clientèle – notamment

quant à la transparence des démarches et au traitement équitable de diverses catégories d'usagers ;

- 3) Les États devraient poursuivre l'intégration des quatre grands principes de perception des redevances – non-discrimination, liens avec les coûts réels, transparence et consultation des usagers – à la législation, à la réglementation ou aux politiques nationales, ainsi qu'aux futurs accords de services aériens. Le but est de faire observer ces principes par les exploitants d'aéroport et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ;
- b) L'OACI devrait poursuivre la collecte d'informations auprès des États, en vue de mettre en œuvre les politiques sur les redevances qui concernent les aéroports et les services de navigation aérienne, conformément à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) ;
- c) L'OACI devrait publier ces données et les actualiser régulièrement sous la forme d'un supplément au Doc 9082 ;
- d) L'OACI devrait prendre toutes les mesures capables d'assurer largement, de concert avec l'industrie, la prise de conscience et la connaissance de ses politiques sur les redevances ;
- e) L'OACI devrait formuler une clause fondée sur les recommandations de la CEANS, et l'intégrer comme arrangement réglementaire facultatif dans le modèle d'accord sur les services aériens (MASA).

APPENDICE A

QUESTIONNAIRE SUR LA MISE EN ŒUVRE PAR LES ÉTATS DES RECOMMANDATIONS CLÉS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (CEANS)

(distribué sous le couvert de la lettre aux États SD 38/4-12/29 datée du 13 avril 2012)

(Prière de répondre au questionnaire et de le renvoyer au siège de l'OACI,
d'ici le **25 mai 2012 au plus tard**)

Prière de noter : Il est inutile de remplir le questionnaire s'il a déjà fait l'objet d'une réponse à la lettre aux États SD 38/4-10/38, et s'il n'y a eu aucun changement depuis. Dans le cas contraire, veuillez remplir et soumettre ce questionnaire d'ici le **25 mai 2012**, de préférence par courrier électronique (eap@icao.int), par fax (+1 514 954-6744) ou par la poste.

État : _____

RECOMMANDATION 1 DE LA CEANS — SUPERVISION ÉCONOMIQUE

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États tiennent compte du fait que la supervision économique est une responsabilité étatique dont les objectifs sont notamment : de prévenir le risque qu'un fournisseur de services puisse abuser de sa position dominante, d'assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances, de veiller à ce que la capacité réponde à la demande actuelle et future et de protéger les intérêts des passagers et autres usagers ultimes, en équilibre avec les efforts des entités autonomes/privées pour obtenir les effets optimaux de la commercialisation ou de la privatisation. Afin de promouvoir ces objectifs conformément à la forme de supervision économique adoptée, les États devraient veiller à ce que les fournisseurs de services consultent les usagers et qu'ils établissent et mettent en œuvre des systèmes appropriés de gestion de performances ;
- b) que les États choisissent la forme de supervision économique qui convient le mieux à leurs circonstances particulières tout en limitant les interventions réglementaires à un minimum et selon les besoins et, qu'au moment de choisir la forme appropriée de supervision économique, ils prennent en considération le degré de concurrence, les coûts et les avantages liés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance ;
- c) que les États qui n'ont pas la capacité d'exercer adéquatement les fonctions de supervision économique envisagent l'adoption d'une approche régionale à cette fin.

- 1.1 La supervision économique était déjà exercée avant la CEANS :
- 1.1.1 pour les aéroports Oui Non
- 1.1.2 pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) Oui Non
- 1.2 La supervision économique a été mise en œuvre conformément aux recommandations de la CEANS :
- 1.2.1 pour les aéroports Oui Non
- 1.2.2 pour les ANSP Oui Non
- 1.3 La mise en œuvre de la supervision économique est en cours de planification :
- 1.3.1 pour les aéroports Oui Non
- 1.3.2 pour les ANSP Oui Non

1.4 **Observations :**

RECOMMANDATION 2 DE LA CEANS — PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET EXIGENCES MINIMALES DE COMPTE RENDU

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, la gestion des performances étant un outil de gestion important pour les fournisseurs de services, les organismes de réglementation et les usagers, les États veillent, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, à ce que leurs fournisseurs de services élaborent et mettent en place des systèmes adéquats de gestion des performances ;
- b) que 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.
- 2.1 La gestion des performances était déjà assurée avant la CEANS :
- 2.1.1 pour les aéroports Oui Non
- 2.1.2 pour les ANSP Oui Non

2.2 La gestion des performances a été mise en œuvre conformément aux recommandations de la CEANS :

2.2.1 pour les aéroports

Oui Non

2.2.2 pour les ANSP

Oui Non

2.3 La mise en œuvre de la gestion des performances est en cours de planification :

2.3.1 pour les aéroports

Oui Non

2.3.2 pour les ANSP

Oui Non

2.4 **Observations :**

RECOMMANDATION 3 DE LA CEANS — CONSULTATION DES USAGERS

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, les États veillent à ce que leurs aéroports et leurs services de navigation aérienne mettent en place un processus de consultation des usagers clairement défini et régulier là où il n'existe pas encore d'arrangements de coopération entre fournisseurs et usagers ;
- b) que les États veillent à ce que, dans le cadre du processus de consultation, les usagers soient consultés sur le niveau et la structure des redevances ainsi que sur le développement de la capacité et les investissements ; que les observations des usagers obtenues lors des consultations soient prises en compte, autant que possible, avant de prendre une décision sur une proposition quelconque ; que la confidentialité des données importantes pour le marché soit adéquatement protégée et que les documents des décisions justifient adéquatement les décisions.

3.1 Le processus de consultation était déjà en place avant la CEANS :

3.1.1 pour les aéroports

Oui Non

3.1.2 pour les ANSP

Oui Non

3.2 Le processus de consultation a été mis en œuvre conformément aux recommandations de la CEANS :

3.2.1 pour les aéroports

Oui Non

3.2.2 pour les ANSP

Oui Non

3.3 La mise en œuvre du processus de consultation est en cours de planification :

3.3.1 pour les aéroports

Oui Non

3.3.2 pour les ANSP

Oui Non

3.4 **Observations :**

RECOMMANDATION 15 DE LA CEANS — MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE L'OACI SUR LES REDEVANCES

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États reconnaissent que le respect de la politique de l'OACI sur les redevances énoncées dans le Doc 9082, qui a pour origine directe l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, favorise la fourniture et l'exploitation efficaces et économiquement avantageuses des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que des relations solides avec les usagers, en particulier en ce qui concerne la transparence et le traitement équitable des différentes catégories d'usagers ;
- b) que les États veillent à ce que leurs aéroports et leurs ANSP respectent la politique de l'OACI sur les redevances ;
- c) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour assurer une connaissance généralisée de sa politique sur les redevances, en coopération avec l'industrie ;
- d) que l'OACI encourage les États à adopter les principes du Doc 9082 sur la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, leurs réglementations et leurs politiques nationales, afin d'en assurer l'application par les aéroports et les ANSP ;
- e) que l'OACI encourage les États à incorporer les principes du Doc 9082 sur la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs futurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les aéroports et les ANSP.

15.1 Les politiques de l'OACI sur les redevances étaient déjà appliquées avant la CEANS :

15.1.1 pour les aéroports

Oui Non

15.1.2 pour les ANSP

Oui Non

- 15.2 Les politiques de l'OACI sur les redevances ont été mises en œuvre conformément aux recommandations de la CEANS :
- 15.2.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.2.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.3 Il est prévu de mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur les redevances :
- 15.3.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.3.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.4 Les quatre grands principes du Doc 9082 avaient déjà été incorporés dans la législation, la réglementation et les politiques nationales avant la CEANS :
- 15.4.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.4.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.5 Les quatre grands principes du Doc 9082 ont été incorporés dans la législation, la réglementation et les politiques nationales conformément aux recommandations de la CEANS :
- 15.5.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.5.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.6 Il est prévu d'inclure les quatre grands principes du Doc 9082 dans la législation, la réglementation et les politiques nationales :
- 15.6.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.6.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.7 Les quatre grands principes du Doc 9082 avaient déjà été incorporés dans un ou plusieurs accords de services aériens avant la CEANS :
- 15.7.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.7.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.8 Les quatre grands principes du Doc 9082 ont été incorporés dans un ou plusieurs accords de services aériens conformément aux recommandations de la CEANS :
- 15.8.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.8.2 pour les ANSP Oui Non
- 15.9 Il est prévu d'incorporer les quatre grands principes du Doc 9082 dans un ou plusieurs accords de services aériens :
- 15.9.1 pour les aéroports Oui Non
- 15.9.2 pour les ANSP Oui Non

15.10 **Observations :**

APPENDICE B

MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (CEANS)

1. COUVERTURE DES ENQUÊTES

1.1 Cet appendice présente les résultats des enquêtes sur la mise en œuvre, par les États, des grandes recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS – 2008). Il est fondé sur les réponses fournies par 79 États contractants qui sont membres de l'OACI.

1.2 La couverture régionale est aussi très satisfaisante. Pour quatre régions – Asie-Pacifique, Europe, Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM) – les États ayant fait rapport ont traité plus de 80 % des aéronefs chargés du trafic commercial régulier qui partent de ces régions. L'ensemble des États africains ayant fait rapport groupe environ deux tiers des départs d'aéronefs en Afrique. Il convient cependant de noter que la couverture de la région du Moyen-Orient présente un problème. En effet, deux États seulement ayant fait rapport ne couvrent que 9 % des départs d'aéronefs dans cette région (voir le Tableau 1).

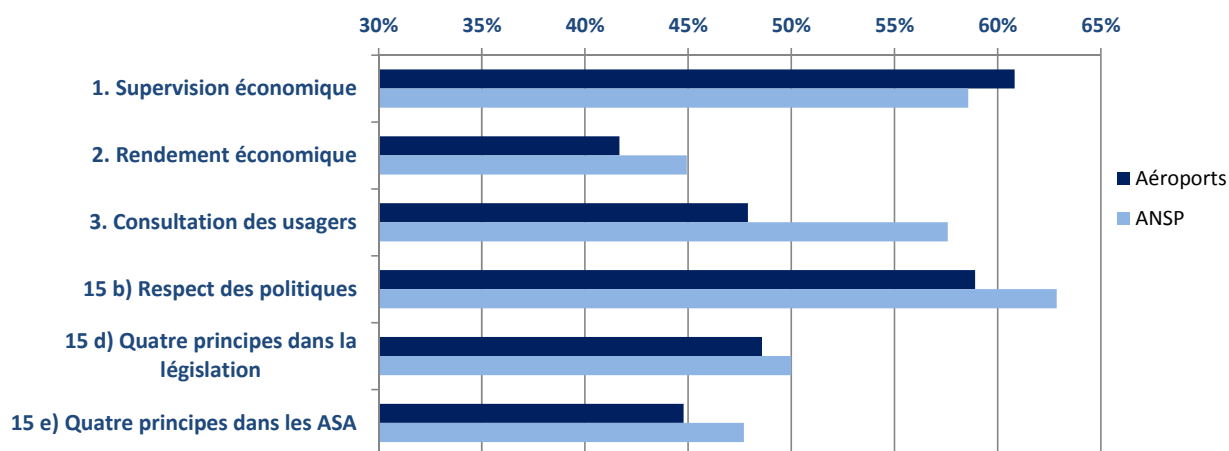
Tableau 1. Champ d'enquête du CEANS à compter du 1^{er} novembre 2012

Région	Nombre d'États (total)	Nombre d'États ayant fait rapport	% du nombre d'États ayant fait rapport	% du nombre de départs d'aéronefs ⁽¹⁾
Afrique	54	16	30 %	63 %
Asie-Pacifique	45	18	40 %	81 %
Europe	45	30	67 %	91 %
Moyen-Orient	13	2	15 %	9 %
Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC)	21	6	29 %	93 %
Amérique du Sud (SAM)	13	7	54 %	81 %
Monde entier	191	79	41 %	86 %

⁽¹⁾ Trafic régulier seulement

2. RÉSULTATS GÉNÉRAUX

2.1 Le Tableau 2 indique les résultats concernant la mise en œuvre des recommandations de la CEANS, classés par États sélectionnés à l'échelle internationale.

Tableau 2. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS*Monde entier*

3. RÉSULTATS RÉGIONAUX

Les tableaux 3 à 7 regroupent les résultats de la mise en œuvre des recommandations de la CEANS par États sélectionnés de chaque région, à l'exception du Moyen-Orient. Pour celui-ci, le nombre infime d'États ayant fait rapport empêche toute présentation valable de données.

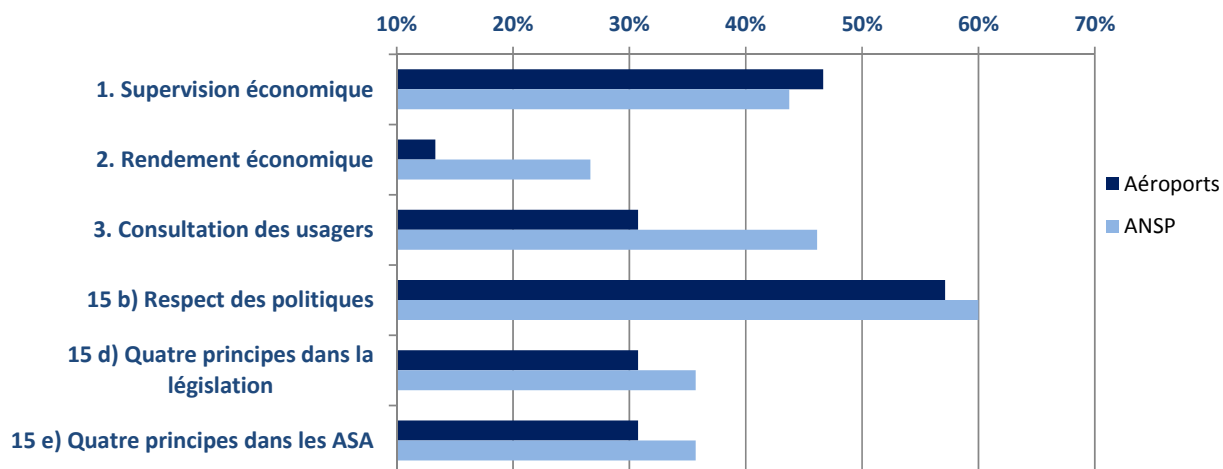
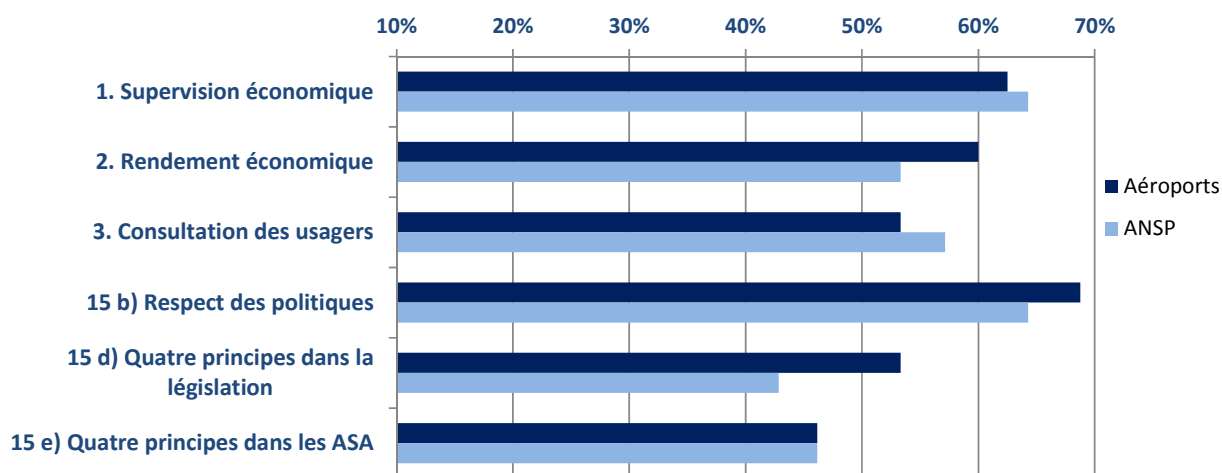
Tableau 3. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS*Afrique*

Tableau 4. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS

Asie et Pacifique

**Tableau 5. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS**

Europe

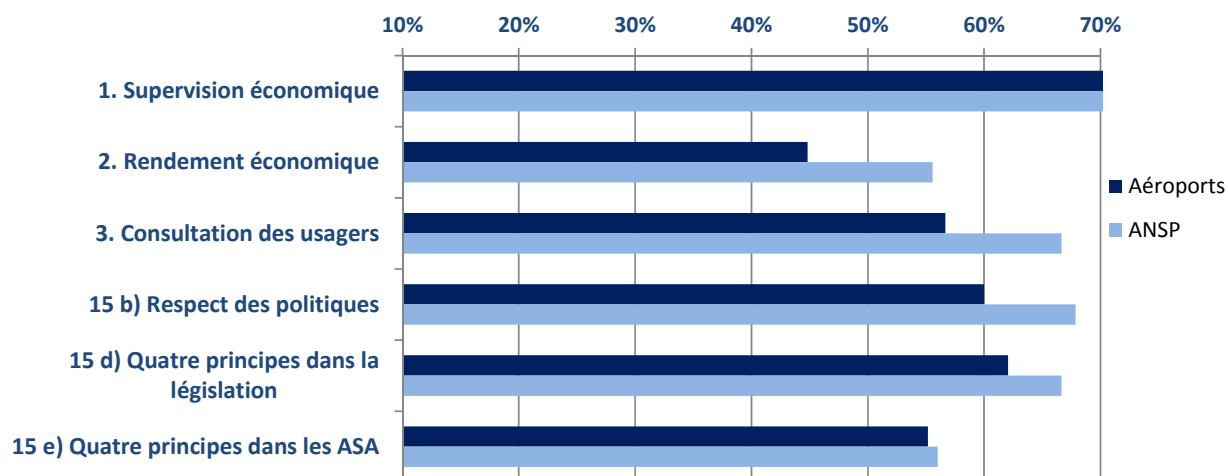


Tableau 6. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS NACC

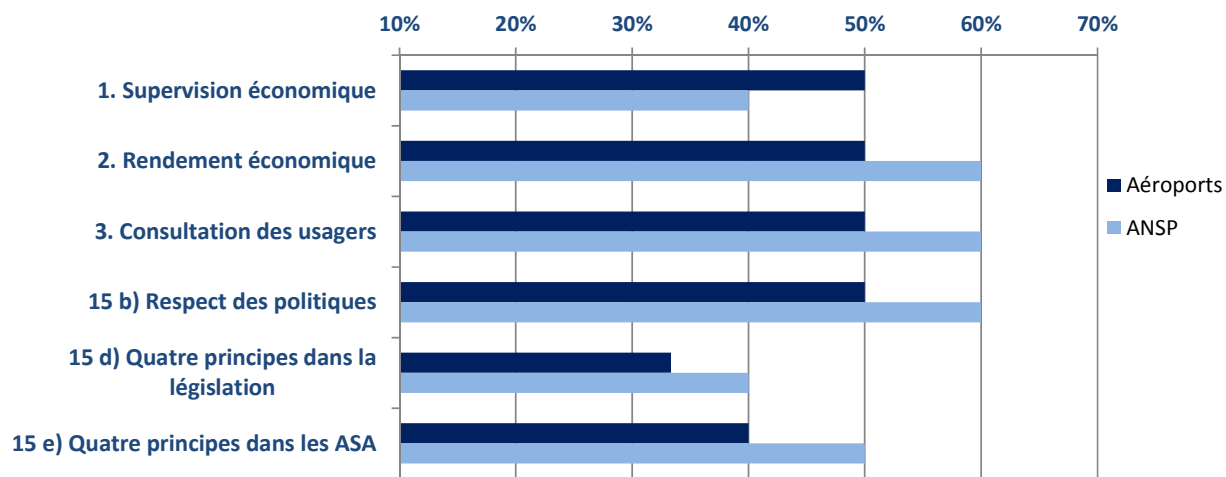


Tableau 7. Mise en œuvre des recommandations de la CEANS SAM

