



A41-WP/673
P/68
6/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LE POINT 36 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur le point 36 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique.

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

Point 36 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

36.1 Dans la note WP/11, le Conseil a exposé les mesures économiques et financières pour faire face à l'impact de la pandémie de COVID-19, sur la base des orientations de l'OACI et des recommandations du Groupe de travail du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et de la Conférence de niveau sur la COVID-19 (HLCC2021). La note présentait également le plan des travaux futurs de l'OACI sur cet aspect, en mettant l'accent sur l'identification de mesures supplémentaires en fonction de l'évolution de la situation, une assistance pour la mise en œuvre et la coopération entre toutes les parties sur l'aide financière à l'aviation.

36.2 Dans la note WP/12, le Conseil a rendu compte des principaux travaux relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne réalisés par l'OACI, notamment pour actualiser les politiques et orientations existantes, élaborer de nouvelles orientations sur le financement des infrastructures de l'aviation, soutenir la reprise des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) qui font face aux conséquences économiques de la pandémie de COVID-19. La note décrivait également le plan des travaux futurs de l'OACI dans ce domaine, qui portent principalement sur l'actualisation et l'élaboration constantes des politiques, des orientations et des outils favorisant la viabilité économique des aéroports et des ANSP et les besoins de financement à court, à moyen et à long termes.

36.3 La note WP/221, présentée par la République de Corée, informait l'Assemblée de la difficulté d'établir une comparaison uniforme entre les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne imposées par les États, étant donné que ceux-ci appliquent des critères de calcul différents, parfois non inclus dans les recommandations du Conseil. La note de travail invitait l'OACI à examiner les recommandations actuelles sur les politiques en matière de redevances, à envisager la mise en place de politiques supplémentaires pour encourager les États à imposer des redevances de façon équitable et transparente et à établir un système numérisé de compte rendu des redevances permettant aux États de mettre régulièrement à jour les critères qui servent à les établir.

36.4 Dans la note WP/342, l'Arabie saoudite, avec l'appui des États de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)¹ partageait la démarche qu'elle avait entreprise pour améliorer l'expérience des passagers de même que l'infrastructure, la qualité des services et l'efficacité opérationnelle des aéroports grâce au programme de notation de la qualité générale dans les aéroports (ATQS) mis en place dans 27 aéroports. La note invitait l'OACI à prendre note des piliers de l'ATQS et à envisager de fournir un modèle à l'usage des États membres qui souhaiteraient intégrer un tel programme.

36.5 Dans la note WP/247, l'Afrique du Sud expliquait que la concurrence était devenue un élément central de l'activité aéroportuaire et appelait l'attention sur les difficultés des aéroports à entretenir les infrastructures en place et à planifier les futures dépenses d'investissement par suite de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le trafic et la situation financière des aéroports. Selon la note, il importait que le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) passe en revue les politiques de l'OACI sur les redevances figurant dans le Doc 9082 et étudie les mécanismes par lesquels les aéroports réglementés pouvaient être indemnisés pour des circonstances exceptionnelles comme les pandémies et autres chocs mondiaux.

¹ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

36.6 Dans la note WP/199, les États-Unis, l'Union européenne (UE)², ses États membres et les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)³, exprimaient leur point de vue sur le besoin d'orientations particulières et d'analyses juridiques concernant les dispositions de l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) afin d'en assurer le respect par les États. La note mettait l'accent sur le fait que certains États font des accords commerciaux entre transporteurs aériens une condition préalable d'accès à l'espace aérien ou à des routes de survol préférentielles. Il y était indiqué que le caractère confidentiel de ces transactions empêchait les autorités aéronautiques de mesurer les répercussions que pourraient avoir ces accords sur le marché et, de surcroît, ces pratiques paraissaient, dans certaines circonstances, incompatibles avec l'objet de l'article 15. Les auteurs de la note ont invité l'OACI à procéder à une analyse des rapports entre les obligations des États au titre de l'article 15 de la Convention et l'accès qu'ils accordent à leur espace aérien, ce qui constituerait une base sur laquelle s'appuyer pour encourager le respect de l'article 15 par les États.

36.7 Dans la note WP/228, le Conseil international des aéroports (ACI), constatant que les aéroports font face à une concurrence plus intense en raison de la transformation du paysage concurrentiel et économique, faisait valoir que les aéroports avaient besoin de stratégies en matière de redevances qui soient adaptables, souples et efficaces pour se remettre durablement de la pandémie de COVID-19 et répondre de façon adéquate aux besoins de dépenses en immobilisations. La note soulignait l'importance des travaux du Groupe AEP de l'OACI pour évaluer les politiques de l'Organisation sur les redevances, pour voir si elles sont pertinentes et si elles répondent à l'évolution de l'industrie.

36.8 Dans la note d'information WP/391, le Cameroun faisait part de son expérience dans l'évaluation de la supervision et de la surveillance de la qualité des services et installations offerts aux usagers du transport aérien, en particulier aux aéroports, évaluation effectuée lors du forum annuel régulier regroupant les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les administrations partenaires intervenant aux aéroports. La note soulignait l'importance de disposer d'une plate-forme d'échange avec toutes les parties prenantes pour améliorer la qualité des services offerts aux usagers du transport aérien.

36.9 Dans la note d'information WP/542, l'ACI présentait son programme d'évaluation et d'analyse comparative des services passagers aux aéroports – Qualité des services aux aéroports (ASQ), notamment sa portée et sa méthodologie. La note relevait l'importance croissante de surveiller et de mesurer de façon continue la qualité des services aux aéroports et encourageait les États à le faire sur la base de critères justes et raisonnables, qui appuient le modèle d'affaires et le cadre d'exploitation des aéroports.

36.10 La note d'information WP/553, présentée par la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), appelait l'attention sur les réductions d'investissement et de personnel en cours dans les ANSP par suite des cycles récurrents de croissance et de baisse du trafic, qui entraînent souvent des contraintes de capacité au cours de la reprise. La note soulignait la nécessité de revoir les méthodes de financement et d'identifier une approche plus résiliente en ce qui concerne le financement des services de navigation aérienne.

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

³ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

36.11 Dans la note d'information WP/454, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) appelait l'attention sur une étude indépendante intitulée « Navigating the COVID-19 Crisis: Air Traffic Charging Models and Financing of Air Navigation Service Providers » et relevait la question relative à l'approche « paiement par l'utilisateur » (bien privé) par opposition à l'approche « infrastructure » (bien public) pour ce qui a trait au financement des services de navigation aérienne. L'ITF exprimait son appui à la conclusion principale de l'étude, selon laquelle « [l']État devrait financer le niveau minimal (essentiel) des services et du personnel. Ensuite, les services de navigation aérienne pourraient être facturés directement aux usagers, mais les responsables des politiques doivent réexaminer la définition d'« usager » et la manière dont cet usager finance ce qui est en fin de compte un service d'une grande valeur, mais invisible. »

36.12 Lors de l'examen du rapport du Conseil présenté dans la note WP/12, la Commission s'est félicitée des travaux accomplis par l'Organisation dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. La Commission a également appuyé les travaux en cours sur la mise à jour des politiques et des éléments d'orientation de l'OACI et le recouvrement des coûts de fourniture des services aéronautiques météorologiques (MET), des services de renseignements sur la météorologie de l'espace et le financement des opérations des systèmes d'aéronefs non habités (UAS). En conséquence, la Commission a entériné le programme des travaux de l'Organisation dans ce domaine, notamment l'importance de maintenir des politiques et des orientations solides.

36.13 En ce qui concerne la note WP/221, tout en notant les difficultés que présente la comparaison des redevances en raison de l'application par les États de critères de redevances différents, la Commission est convenue que ces différences résultent de celles qui caractérisent les spécificités nationales et régionales et les conditions économiques sous-jacentes des États et de leurs aéroports et prestataires de services de navigation aérienne. S'agissant de la proposition d'un système de redevances global favorisant l'équité et la transparence, la Commission a estimé que l'OACI avait déjà élaboré des politiques en matière de redevances qui comportent des principes clés, notamment la non-discrimination, le rapport avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, principes énoncés dans le document *Politiques de l'OACI sur les redevances pour les aéroports et les services de navigation aérienne* (Doc 9082). La Commission a donc prié instamment les États de renforcer leur mise en œuvre des politiques de l'OACI.

36.14 La Commission a accueilli favorablement les renseignements fournis dans la note WP/342 sur l'expérience en matière d'amélioration de la facilitation pour les passagers aux aéroports. La Commission a noté le caractère pratique et utile des piliers relatifs à la mesure de la qualité aux aéroports, qui peuvent être examinés par les États qui souhaitent élaborer un programme analogue.

36.15 Lors de l'examen des notes WP/247 et WP/228, la Commission a noté l'incidence importante de la pandémie de COVID-19 sur les aéroports et les difficultés à maintenir l'infrastructure existante et à répondre aux besoins d'infrastructure à long terme. Elle a échangé de façon constructive à propos du programme des travaux du Groupe AEP et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) et a pris note de quelques points de vue divergents sur des sujets précis actuellement traités conjointement par les groupes. Consciente de la nature dynamique du secteur, la Commission a exprimé son appui aux travaux en cours au sein des groupes AEP-ANSEP sur le Doc 9082.

36.16 La Commission a noté la question soulevée dans la note WP/199 concernant la pratique consistant à imposer, pour l'accès à l'espace aérien, des droits ou d'autres frais excédant le montant habituel des redevances de navigation aérienne fondées sur les coûts, qui sont incompatibles avec l'objet de

l'article 15 de la Convention de Chicago. Soulignant l'importance de l'adhésion des États aux règles établies par la Convention, la Commission a estimé que des orientations et des analyses juridiques plus précises étaient nécessaires pour aider les États membres à mieux comprendre et appliquer l'article 15 de la Convention et qu'à cette fin, le Groupe ANSEP et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, en consultation avec le Comité juridique, devraient en particulier analyser la question de savoir si la différenciation des conditions d'accès à l'espace aérien pratiquées par les États est conforme à la norme de traitement national et au principe de non-discrimination énoncés dans la Convention de Chicago. La Commission a également appuyé les travaux du Groupe ANSEP sur les frais liés à l'accès à l'espace aérien dans le cadre de la mise à jour du Doc 9082 de l'OACI.

36.17 La Commission a noté les informations figurant dans les notes WP/391, WP/542, WP/553 et WP/454.

— FIN —