



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 50 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

#### FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LES ASPECTS ÉCONOMIQUES DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des travaux majeurs réalisés par l'OACI depuis la dernière Assemblée en vue d'aider les États à exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne d'une manière efficace et rentable. Elle donne également un bref aperçu des faits nouveaux concernant les aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne, et elle présente le plan d'action de l'Organisation pour le prochain triennat.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à entériner les activités futures énoncées au paragraphe 4, qui couvrent notamment :

- a) la coopération et l'engagement de l'OACI vis-à-vis des États membres, de l'industrie, des organisations internationales intéressées et d'autres parties prenantes concernant les questions d'intérêt commun dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne ;
- b) la diffusion et la promotion des politiques en matière de redevances ;
- c) la finalisation de la révision du Doc 9082 et des deux manuels sur l'économie ;
- d) la tenue d'ateliers régionaux sur la base du recouvrement des coûts et la formation en matière de redevances d'aéroports sur une base commerciale ;
- e) l'élaboration de nouvelles orientations sur des questions émergentes ;
- f) le suivi de la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne et de l'incidence consécutive sur les redevances ;
- g) l'élaboration d'une base de données en ligne pour le Doc 7100 de l'OACI (*Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne*).

*Objectifs stratégiques :*

La suite proposée dans la présente note contribuera à la réalisation de l'Objectif stratégique D, en particulier pour ce qui est de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture viable de services d'aéroport et de navigation aérienne.

*Incidences financières :*

Les activités dont fait état la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité des ressources prévues au Budget-Programme 2011-2013 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	<p>A37-WP/20, Exposé récapitulatif révisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</p> <p>Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i></p> <p>Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i></p> <p>Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i></p> <p>Doc 9904, <i>Summary Minutes with Subject Index, Council 180th Session</i></p> <p>Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)</p> <p>Doc 9908, <i>Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS)</i></p> <p>Doc 7100, <i>Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne</i></p>
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, un certain nombre de faits nouveaux se sont produits concernant l'économie, la gestion et l'organisation des aéroports et des services de navigation aérienne. La présente note rend compte des questions dans ce domaine qui ont été examinées par le Conseil durant le triennat écoulé. Elle envisage également certaines questions clés qui devront être abordées dans les activités prévues pour la période 2011-2013.

## 2. TRAVAUX MAJEURS RÉALISÉS PAR L'OACI

2.1 Le plus important événement du triennat écoulé dans ce domaine a été la tenue, en septembre 2008, de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS). Les objectifs de la Conférence étaient de tirer des enseignements des expériences de commercialisation/privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ; d'évaluer les défis de l'avenir ; d'élever à un niveau supérieur la coopération dans l'industrie du transport aérien ; et de parvenir à un consensus sur les modalités pour optimiser l'efficacité et la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des services d'aéroport et de navigation aérienne. Le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) se sont réunis à deux reprises, en septembre 2007 et en février 2008, respectivement, pour aider le Secrétariat dans les préparatifs de la Conférence.

2.2 La Conférence a adopté 15 recommandations, dont 10 visaient à renforcer la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), entre autres sur la supervision économique en tant que responsabilité étatique ; la mise en œuvre de systèmes de gestion des performances ; la mise en place d'un processus de consultation clairement défini et régulier ; une plus grande flexibilité dans l'établissement de redevances ; une démarcation nette entre les fonctions de réglementation et celles d'exploitation ; l'application d'une bonne gouvernance d'entreprise grâce aux meilleures pratiques ; et la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale. Les recommandations invitent aussi les États à intégrer dans leurs législations, réglementations et politiques nationales, ainsi que dans tous les accords de transport aérien, les principes essentiels des politiques de l'OACI. D'autres recommandations prévoient des études précises, la révision ou l'étoffement des éléments indicatifs, et des actions précises de la part des États membres. Le rapport de la Conférence a été publié sous le titre *Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS)*, Doc 9908.

2.3 Les recommandations de la Conférence ont été entérinées par le Conseil le 17 novembre 2008 (C-DEC 185/11) et le Doc 9082 révisé a été publié en janvier 2009 en tant que huitième édition. La lettre SD 38/1-09/2 du 20 janvier 2009 a été diffusée aux États membres pour les informer des résultats de la Conférence.

2.4 Une troisième réunion conjointe AEP-ANSEP s'est tenue du 30 novembre au 4 décembre 2009. Le principal objectif était de donner suite aux recommandations de la Conférence concernant, en particulier : a) la révision et l'étoffement des éléments indicatifs pour le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) ; et b) l'amélioration de l'organisation et de l'intelligibilité du Doc 9082. D'autres progrès concernant l'élaboration d'éléments indicatifs pour les deux manuels sur l'économie et le Doc 9082 seront réalisés au cours d'une quatrième réunion conjointe des groupes d'experts sur l'économie, prévue pour la période du 7 au 11 février 2011.

2.5 Le Secrétariat a réalisé un certain nombre d'ateliers régionaux durant la période considérée, comme suite à la recommandation de la CEANS que toutes les mesures pertinentes soient prises pour faire connaître à grande échelle la politique de l'OACI sur les redevances. Le premier de ces ateliers a eu lieu en décembre 2008, à Vienne, pour les États européens. Un deuxième atelier a été tenu en février 2009, à Bangkok, pour les États de la Région Asie et Pacifique. En Afrique, un symposium régional sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne s'est déroulé à Kampala, en août 2009, en coopération avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), et accueilli par l'autorité de l'aviation civile de l'Ouganda. Ce symposium a été suivi de deux ateliers sous-régionaux, à Dakar et Nairobi, respectivement en février et mars 2010.

2.6 Par ailleurs, l'OACI a mis sur pied, en association avec le Conseil international des aéroports (ACI), un cours de formation sur les redevances aéroportuaires, qui a été donné à neuf reprises jusqu'ici, à 172 professionnels de l'aviation de 72 États.

### 3. FAITS NOUVEAUX ET QUESTIONS DE RÉGLEMENTATION

3.1 Selon une étude menée par le Secrétariat au début de 2009 sur la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne, les aéroports étaient, dans l'ensemble, rentables en 2007. Toutefois, un nombre important d'aéroports internationaux à faibles volumes de trafic continuaient de fonctionner à perte. La situation des ANSP était semblable à celle des aéroports. En termes de pourcentage des dépenses d'exploitation totales des transporteurs aériens réguliers, les redevances d'aéroport et de navigation aérienne sont restées à des niveaux relativement stables ces dernières années ; en 2008, ces redevances comptaient provisoirement pour 4,0 % et 2,3 % respectivement.

3.2 Le contexte économique général des services de transport aérien a commencé à se détériorer vers la fin de 2008 et il s'est aggravé en 2009. Le repli persistant du trafic aérien a occasionné des défis de nature économique à de nombreux exploitants d'aéroports et ANSP. Durant 2009, leurs revenus ont reculé du fait de la diminution de vols et du nombre de passagers à bord. Les aéroports et les ANSP du monde entier ont diminué leurs charges d'exploitation, réexaminé leurs immobilisations, bloqué le recrutement et réduit leur personnel. Beaucoup d'entre eux n'ont pas majoré leurs redevances ou ont limité les augmentations prévues, alors que d'autres ont même réduit leurs redevances sur une base temporaire.

3.3 L'étude du Secrétariat sur la propriété et sur les pratiques organisationnelles et réglementaires des aéroports et des ANSP (menée en 2008) a montré que le rythme de la commercialisation et de la privatisation des aéroports a connu un ralentissement ces dernières années, qui s'explique par le fait que beaucoup des aéroports les plus prometteurs (du point de vue d'un investisseur) ont déjà été transférés à des intérêts privés ou ont été commercialisés, et aussi en raison de la crise financière mondiale qui s'est amorcée en 2008. Toutefois, les investissements transfrontaliers et les arrangements de gestion transnationaux se poursuivront aussi longtemps que la communauté des affaires estimera qu'un aéroport est un bon investissement. De même, la commercialisation des ANSP a ralenti.

3.4 L'environnement commercialisé et privatisé ainsi que les tendances de l'industrie où œuvrent les aéroports et les ANSP ont accru les risques que les politiques de l'OACI perdent en notoriété. Faute d'un engagement ferme des États sur l'adhésion aux politiques de l'OACI, leurs aéroports et leurs ANSP appliquent des règles différentes pour l'établissement des redevances, ce qui n'est pas propice au développement ordonné et durable du transport aérien et de l'infrastructure de l'aviation.

3.5 Dans certains États où les fonctions réglementaires et opérationnelles ont été séparées, on constate des difficultés concernant le financement de diverses fonctions de supervision au sein de l'instance de réglementation. Le financement est également un enjeu pour certains organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO).

3.6 On s'inquiète également pour ce qui est de l'exploitation des aéroports qui ne sont pas viables d'un point de vue économique, mais qui sont nécessaires à un réseau de transport intégré, pour la sécurité du transport aérien international et/ou pour des fins socio-économiques.

3.7 Quant aux aspects relatifs à l'exploitation et à la gestion, d'importants changements sont en cours a) en Amérique du Nord, où par le Plan national intégré du système de transport aérien de la prochaine génération, le contrôle de la circulation aérienne passera d'un système de radars au sol à un système à base satellitaire ; et b) en Europe, où le programme de recherche ATM dans le cadre du ciel unique européen (SESAR) vise à développer un système de gestion du trafic aérien de nouvelle génération capable de garantir la sécurité et la fluidité du transport aérien pour les trente prochaines années. L'adoption du deuxième paquet « ciel unique européen » représente un important pas en avant dans l'amélioration des performances du système ATM en fixant des cibles contraignantes dans les domaines clés suivants : sécurité, capacité, efficacité des vols, rentabilité et durabilité du point de vue environnemental.

## 4. TRAVAUX FUTURS

4.1 L'OACI prendra des engagements et coopérera avec les États membres, l'industrie, les organisations internationales intéressées et d'autres parties prenantes pour s'attaquer à des questions d'intérêt commun dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

4.2 L'OACI continuera de fournir des orientations et des renseignements aux États, aéroports, ANSP et utilisateurs pour améliorer la compréhension des politiques sur les redevances et montrer comment elles peuvent être appliquées pour contribuer à l'amélioration globale des performances afin que la fourniture et l'exploitation des services d'aéroports et de navigation aérienne soient réalisées d'une manière rentable.

4.3 L'OACI finalisera la révision du Doc 9082, en publiera la neuvième édition et terminera les éléments indicatifs pour le Doc 9562 et le Doc 9161. Ce renforcement des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI sera un outil précieux pour aider les États à s'acquitter de leurs tâches de gouvernance et de contrôle de manière appropriée dans le contexte des aéroports et des services de navigation aérienne commercialisés et privatisés.

4.4 Dans l'objectif de mieux faire connaître les politiques de l'OACI sur les redevances et d'obtenir leur plus large application possible, l'OACI continuera de tenir des ateliers régionaux sur une base de recouvrement des coûts, afin de diffuser des renseignements sur l'état de la mise en œuvre de ces politiques par les États, et d'offrir des cours de formation sur les redevances d'aéroports sur une base commerciale.

4.5 L'OACI prévoit aussi d'élaborer de nouvelles orientations sur des questions émergentes, notamment : a) moyens de financement des fonctions de supervision aux niveaux national et régional (y compris les RSOO) ; b) durabilité des aéroports qui ne sont pas viables d'un point de vue économique ; et c) aspects relatifs aux redevances et aspects économiques et institutionnels concernant la transition des services d'information aéronautique à la gestion de l'information aéronautique.

4.6 Vu la nature particulière des services d'aéroport et de navigation aérienne, il sera nécessaire également de suivre de près l'évolution de leur situation financière et les incidences corrélatives sur les redevances afin de veiller à ce qu'il règne un équilibre judicieux entre les intérêts de toutes les parties concernées.

4.7 Un autre domaine connexe où devront être réalisés des travaux substantiels est l'élaboration d'une base de données pour le Doc 7100 de l'OACI, *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne*, en vue d'en accroître la transparence en rendant disponibles en ligne, dans un document interactif, les renseignements sur les redevances dans le monde entier.

4.8 Les travaux futurs concernant les aspects économiques des services d'aéroport et de navigation aérienne décrits ci-dessus seront entrepris sous réserve de la disponibilité des ressources prévues au Budget-Programme 2011-2013 et/ou des contributions extrabudgétaires.