



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 28 : Réglementation et organisation des services d'aéroport et de navigation aérienne

COLLABORATION POUR AMÉLIORER LA RENTABILITÉ DES SERVICES D'AÉROPORT ET DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

SOMMAIRE

Les politiques et les lignes directrices de l'OACI ont été utiles pour gérer l'évolution des relations entre les fournisseurs de services et les transporteurs aériens. La Conférence ANSConf 2000 a amené des changements considérables en réponse aux défis posés à l'époque par la privatisation progressive des services d'aéroport et de navigation aérienne. Les transporteurs aériens et leurs partenaires d'affaires du secteur des services d'aéroport et de navigation aérienne poursuivent leurs discussions sur les redevances et les questions de planification, dans un contexte économique qui exige une meilleure rentabilité. L'IATA invite l'Assemblée à prendre acte de son point de vue et de son soutien aux futurs travaux de l'OACI dans le domaine de l'économie des services d'aéroport et de navigation aérienne. L'IATA demande également à l'Assemblée de prendre acte de ses efforts pour améliorer la rentabilité, contrôler les coûts et instaurer un régime d'amélioration continue.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis le début des années 90, des changements importants sont survenus dans l'organisation et l'exploitation des services d'aéroport et de navigation aérienne (ANSF). Ces changements, qui ont mené à la privatisation des fournisseurs de services et à la création d'entités autonomes, posent des défis aux gouvernements, aux transporteurs aériens et aux fournisseurs de services qui doivent développer des relations stratégiques pour assurer une meilleure efficacité et une rentabilité accrue tout en fournissant les services requis de façon sécuritaire. Les gouvernements ont un rôle

¹ Les versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par l'IATA.

important à jouer : ils doivent assurer une supervision réglementaire appropriée sans interférer indûment dans les décisions d'affaires.

2. POINT DE VUE POLITIQUE

2.1 Les transporteurs aériens sont généralement en faveur de la création d'entités autonomes pour l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne parce qu'ils s'attendent à ce que des entreprises commerciales soient plus efficaces et que cela profite à toutes les parties. Les transporteurs ne sont pas en faveur de la commercialisation ou de la privatisation si celles-ci ne sont pas assorties d'une réglementation efficace et économique pour prévenir les abus pouvant résulter d'une position de force et pour garantir la transparence et la consultation. La réglementation économique devrait garantir la non-discrimination, des coûts et des frais raisonnables, un niveau de service et des normes de qualité appropriés et convenus, et faire en sorte que les investissements requis soient faits en temps et lieu.

3. RÔLE DE L'OACI

3.1 L'OACI a joué un rôle important dans le développement des principes qui ont guidé l'évolution des relations entre les transporteurs et les fournisseurs de services. La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000) fut une étape importante en vue d'ajuster les politiques traditionnelles de l'OACI aux nouvelles réalités.

3.2 Plus particulièrement, ANSCConf 2000 a conduit à des amendements importants de la Politique de l'OACI sur les redevances (Doc 9082), du Manuel de l'OACI sur l'économie des aéroports (Doc 9562) et du Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161).

3.3 Parmi les changements importants, on a reconnu que l'approche traditionnelle consistant à fixer les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne sur la base des coûts majorés doit faire place à une quête incessante d'amélioration en termes d'efficacité et de réduction des coûts. Cela suppose un compromis délicat entre les impératifs commerciaux des fournisseurs de services et les intérêts des transporteurs qui doivent abaisser leurs coûts d'exploitation pour survivre dans un contexte de plus en plus concurrentiel.

3.4 Compte tenu des exigences pressantes du marché en termes de rentabilité dans toutes les branches de l'industrie du transport aérien, l'IATA poursuit ses efforts à deux niveaux :

- a) la fixation d'objectifs de rentabilité mesurables et justifiables pour chaque aéroport et fournisseur de services de navigation de façon à induire des améliorations continues ;
- b) la collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) pour susciter les changements nécessaires en développant de nouveaux modèles de coopération ainsi que des repères de performance et de rentabilité qui soient clairs, crédibles et reconnus.

3.5 Ce travail en est à ses premiers pas mais les résultats seront présentés à l'OACI en temps et lieu, en même temps que les propositions de changements aux lignes directrices qui pourraient être nécessaires. Pour l'IATA, il est clair qu'il faut poursuivre le dialogue entre les transporteurs et leurs partenaires d'affaires (les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne) ; il faut mener

des consultations sur les redevances, les questions de planification et les approches innovatrices. L'OACI a un rôle à jouer en transmettant les bonnes pratiques aux États.

4. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

4.1 L'Assemblée devrait inviter les États à :

- a) appuyer les mesures qui visent à améliorer l'efficacité, réduire les coûts et assurer une supervision économique appropriée ; et
- b) encourager les représentants de l'industrie dans leurs efforts pour trouver des dispositions novatrices et coopératives qui amélioreraient et soutiendraient les relations entre les transporteurs et leurs fournisseurs qui jouissent d'une situation de monopole (les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne).

— FIN —