



A36-WP/342
EC/41
26/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 41 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 41 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

Point 41 : Réglementation de la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne

41.1 À sa seconde séance, la Commission examine les aspects économiques et organisationnels de la gestion des infrastructures en se fondant sur un rapport du Conseil (WP/15). En outre, huit notes sont présentées par les États et les observateurs : WP/100, 101, 103, 109, 119, 120, 141, et 143. Pour faciliter les travaux, la Commission subdivise ce point de l'ordre du jour en quatre sujets : rapport du Conseil, politique sur les redevances, performance économique et développement des infrastructures.

Rapport du Conseil

41.2 Dans la note WP/15, le Conseil rend compte des travaux majeurs réalisés par l'OACI au titre du Programme Gestion des aéroports et des installations et services de route. Depuis la 35^e session de l'Assemblée, l'OACI a assuré la mise à jour et la promotion de ses politiques et lignes directrices pertinentes et elle a réalisé plusieurs études pour aider les États à exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Le Conseil donne également un bref aperçu des tendances de la réglementation et de l'industrie ainsi que des faits nouveaux intervenus dans la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, en s'attachant aux points clés suivants : la commercialisation, la supervision économique, les meilleures pratiques commerciales, la mesure de la performance et la productivité. À partir de l'évaluation de ces questions clés, des Objectifs stratégiques et du Plan d'activités de l'Organisation, le Conseil présente le plan d'action pour le prochain triennat dans le domaine des aspects économiques et organisationnels de la gestion des infrastructures. Ce plan vise notamment à suivre de près les faits nouveaux, à promouvoir et à actualiser les politiques et éléments indicatifs existants en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins des États, à établir de nouveaux éléments indicatifs selon les besoins et à promouvoir la coopération entre les parties prenantes. Le Conseil invite l'Assemblée à entériner le plan des travaux futurs de l'Organisation et à demander aux États contractants de coopérer avec l'OACI et de lui apporter leur appui dans ce domaine. La note appelle aussi l'attention sur la convocation d'une conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, prévue pour la période du 15 au 20 septembre 2008.

41.3 S'agissant du rapport du Conseil, la Commission exprime sa satisfaction pour les travaux entrepris et réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée. Le programme des travaux futurs proposé dans la note WP/15 sur la réglementation de la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne reçoit un large appui. Considérant que la plupart des points évoqués dans la note du Conseil y seront traités, la Commission se dit favorable à la tenue de la conférence. Elle s'associe en outre à la demande du Conseil suivant laquelle les États contractants devraient coopérer avec l'OACI et lui offrir leur appui dans ce domaine.

Politique sur les redevances

41.4 Dans la note WP/119, le Conseil international des aéroports (ACI) soutient la politique de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires figurant dans le Doc 9082. Elle fait valoir que la réglementation économique des redevances aéroportuaires ne devrait s'appliquer qu'à seule fin de s'assurer que l'exploitant d'aéroport n'abuse pas d'une position dominante actuelle induite sur le marché, et qu'on ne devrait mettre en place un mécanisme de réglementation que lorsque les consultations directes entre l'exploitant d'aéroport et les usagers n'ont pas abouti à un accord sur les redevances aéroportuaires.

Dans la note WP/120, la Fédération des ouvriers du transport (ITF) expose ses vues sur la politique de l'OACI en matière de redevances énoncée dans le Doc 9082 et demande une révision de la formule actuelle de calcul des redevances pour les services de navigation aérienne. Elle considère que cette révision devrait se faire en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris les associations professionnelles intéressées.

41.5 Dans une note d'information (WP/143), la Fédération de Russie décrit la situation actuelle et l'élaboration de la politique de redevances pour l'utilisation de l'espace aérien russe.

41.6 Lors des délibérations qui s'ensuivent, plusieurs points de vue sont exprimés au sujet de la nécessité de séparer la réglementation et la prestation des services, de même que pour une supervision économique des prestataires de services, indépendamment de leur structure ou de leur propriété. Il est aussi réaffirmé que, dans tous les cas, la sécurité, la sûreté et la supervision économique demeurent du ressort des États.

41.7 La Commission note les points de vue exprimés par l'ACI et par l'ITF au sujet des consultations avec les usagers, ainsi que l'appel de l'ACI en faveur d'une révision de la formule actuelle de calcul des redevances pour les services de navigation aérienne en ce qui concerne l'application de l'élément poids des aéronefs. Il est dit que la politique actuelle de l'OACI prévoit une certaine souplesse dans la prise en compte du poids des aéronefs dans le calcul des redevances. La Commission se dit favorable, d'une part, à ce que l'on développe plus avant la politique et les éléments indicatifs sur la supervision économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, sur la mesure des performances économiques et les consultations avec les usagers, compte tenu des principes de non-discrimination et de transparence dans l'établissement des redevances et, d'autre part, à ce que la conférence annoncée examine ces questions.

Performance économique

41.8 Dans la note WP/100, la *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO) souligne que les bonnes performances des services de navigation aérienne reposent sur une bonne gouvernance et, en fin de compte, sur une bonne élaboration des politiques gouvernementales. Elle fait valoir que l'élaboration des politiques doit prendre en compte les divers éléments de la gouvernance qui conduisent aux performances des services de navigation aérienne et non pas reposer trop lourdement sur des mécanismes de supervision d'ordre réglementaire. Dans la note WP/101, la CANSO fournit un aperçu du cadre de mesure des performances globales de l'ATM qu'elle a récemment élaboré, cadre qui devrait aider les divers fournisseurs de services de navigation aérienne à optimiser leur performance tout en répondant aux besoins des organismes chargés de la supervision de ces services.

41.9 La Commission prend acte des opinions exprimées dans les deux notes de travail présentées par la CANSO, et elle conclue que ces questions devraient être examinées dans le cadre de la prochaine conférence.

Développement des infrastructures

41.10 Dans une note d'information (WP/141), l'Inde fait état des prévisions relatives aux tendances du trafic, du développement des infrastructures aéroportuaires, particulièrement dans le cadre du partenariats public-privé (PPP), ainsi que de son plan d'action pour répondre aux défis qui s'annoncent.

41.11 Dans une note d'information (WP/109), le Pakistan donne des précisions sur la croissance de son économie et de son aviation, sur sa nouvelle politique aéronautique et sur ses investissements dans l'infrastructure aéroportuaire et l'infrastructure connexe.

41.12 Dans une note d'information (WP/103), l'ACI appelle l'attention sur la poursuite de la croissance du trafic aérien et des dépenses en capital des aéroports, et elle indique que la capacité aéroportuaire existante et une extension modérée ne suffiront pas à répondre à la demande de trafic prévue.

41.13 La Commission prend acte sans observations de ces trois notes d'information, de même que de la position de l'ACI sur la priorité à accorder à l'extension des infrastructures aéroportuaires et à l'investissement correspondant (WP/119).

41.14 Au sujet du développement des infrastructures, il est exprimé l'avis que, lorsque la Direction de la coopération technique (TCB) aide des États dans des projets de développement des aéroports ou de la navigation aérienne, elle devrait fournir des renseignements sur l'incidence qu'auraient les investissements sur les coûts de l'entité, ainsi que des orientations sur la façon de les recouvrer.