



**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers

1.2 : Performances économiques et exigences minimales de compte rendu

**EFFORTS CONSENTIS AU NIVEAU EUROPÉEN EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE
D'UN SYSTÈME AXÉ SUR LES PERFORMANCES**

(Note présentée par la Commission européenne et EUROCONTROL)

SOMMAIRE

La crise qui touche le secteur – et en particulier les exploitants d'aéronefs – depuis 2001 appelle, de la part des États et des organisations internationales, la prise de mesures tangibles propres à renforcer le niveau de performance des services de navigation aérienne. Les Principes en vigueur de l'OACI et le WP/5 soumis par le Secrétariat à la présente Conférence exhortent chacun à viser le niveau de performance le plus élevé et recommandent les meilleures pratiques pour atteindre cet objectif.

Le présent document expose les efforts consentis au niveau européen en vue de la mise en œuvre d'un système axé sur les performances qui couvre l'ensemble des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI et, là où c'est possible, qui aille plus loin que ces politiques, l'objectif étant de renforcer la performance globale du système et d'aider les usagers de l'espace aérien à faire face aux défis économiques actuels.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSConf 2000) de juin 2000 s'est tenue dans un contexte de croissance constante du trafic aérien et a examiné les défis auxquels le secteur était confronté à l'époque, notamment la gestion de la capacité, la privatisation de la prestation de services ainsi que les questions de financement. Depuis lors, les exploitants d'aéronefs ont été frappés par une crise sans précédent, encore aggravée par la récente hausse des prix des carburants. Les compagnies aériennes ont apporté des améliorations substantielles à leur productivité et ont réussi à réduire une grande partie de leurs coûts, mais nombre d'entre elles luttent

¹ La version française est fournie par la CE et par EURONCONTROL.

encore actuellement pour leur survie (les chiffres de l'IATA pour juin 2008 font état de pertes escomptées, pour les compagnies aériennes membres, de 2,3 milliards de dollars US en 2008, avec un carburant à 107 dollars US, et de 6,1 milliards de dollars US, avec un le carburant à 135 dollars US).

1.2 Le transport aérien joue un rôle primordial dans l'économie européenne. Il représente des millions d'emplois et plus de 200 milliards d'euros du PIB en Europe. L'efficacité économique, l'optimisation des ressources et les performances opérationnelles des aéroports et des services de navigation aérienne sont devenues le principal souci des usagers de l'espace aérien alors que la pression visant à la réduction des retards pour permettre aux passagers d'arriver à l'heure est plus forte que jamais, afin que tant les personnes que les marchandises atteignent leur destination en temps voulu dans une économie mondiale placée sous le signe de la concurrence. Au cours des trois dernières années, on a également assisté à une croissance significative de la nécessité impérieuse du renforcement de l'efficacité de l'aviation pour des motifs environnementaux.

1.3 L'amélioration des performances, en ce compris l'amélioration continue de la sécurité, est l'objectif primordial de l'Europe. Toutes les activités devraient viser le renforcement des performances, fixer des objectifs appropriés et prévoir des moyens indépendants de mesurer ces améliorations. Le présent document de travail décrit les efforts consentis au niveau européen en faveur de la mise en œuvre d'un système de services de navigation aérienne axé sur les performances, conformément aux politiques de l'OACI.

2. LE SYSTÈME EUROPÉEN D'EXAMEN DES PERFORMANCES

2.1 EUROCONTROL, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, exploite depuis dix ans un système d'examen des performances. Ce système s'articule autour d'une Commission d'examen des performances (PRC)² composée de 12 commissaires indépendants désignés par les États membres, qui a été chargée de mettre en place un système solide, transparent et indépendant d'examen des performances et de fixation de cibles. Ce système aborde tous les aspects de la gestion du trafic aérien, notamment la politique à suivre et la planification, la gestion de la sécurité aux aéroports et alentour et dans l'espace aérien, ainsi que les aspects financiers et économiques des services fournis. La PRC, appuyée dans ses travaux par le Bureau d'examen des performances (PRU), a, au cours des dix dernières années :

- défini, en concertation avec les parties intéressées, les domaines essentiels de performances (KPA) et les indicateurs essentiels (KPI) connexes dans le but de mesurer les performances de l'ATM en Europe, notamment en matière de sécurité, de ponctualité et de prévisibilité, de capacité et de retards, d'efficacité des vols, d'incidences environnementales et d'efficacité économique ;
- établi un système obligatoire de notification d'informations pour les ANSP en Europe, portant à la fois sur les données financières et d'exploitation ;
- publié des rapports annuels d'examen des performances (PRR) évaluant la situation globale en Europe ;
- publié des rapports annuels sur l'efficacité économique de l'ATM (ACE) contenant des données et des analyses sur l'efficacité économique et la productivité de 36 ANSP en Europe ;

² Page internet de la PRC : <http://www.eurocontrol.int/prc/>

- publié des rapports ponctuels sur des sujets spécifiques tels que, entre autres, la comparaison des performances de certains centres de contrôle de route aux États-Unis et en Europe, les coûts MET aéronautiques, les facteurs d'amélioration de la ponctualité aux principaux aéroports européens, l'incidence de la fragmentation dans le système ATM/CNS européen, les questions juridiques et culturelles en rapport avec la notification des événements liés à la sécurité de l'ATM en Europe ou l'utilisation civilo-militaire de l'espace aérien ;
- proposé des cibles de performance à l'échelon européen en matière de sécurité, d'efficacité économique, d'efficacité des vols et de retards ;
- formulé une série de recommandations aux États membres d'EUROCONTROL et a proposé des mesures tant à court qu'à moyen termes, et a assuré le suivi des développements comme suite à l'approbation de ces recommandations et mesures par les États.

2.2 Un premier paquet législatif adopté en 2004 dans le cadre du Ciel unique européen se penchait sur la question de l'examen des performances³. Tout en prenant soin d'exploiter au mieux le système EUROCONTROL existant, ces mesures législatives visaient à renforcer ce dernier en l'intégrant dans le droit de l'UE.

2.3 En 2007, la Commission européenne a créé un Groupe à haut niveau, dont le mandat était de donner des orientations stratégiques afin de mieux cibler le Ciel unique européen et de définir plus précisément les principaux défis sur le plan de la réglementation, des performances et de l'environnement. Le rapport final, au titre explicite « A Framework for Driving Performance Improvement »⁴, développait plusieurs thèmes, dont l'un des principaux était « l'amélioration des performances ». Ce rapport recommandait d'appliquer la gestion des performances – dans le cadre d'objectifs prioritaires de sécurité – aux aspects économiques, environnementaux, sociaux et de sécurité du système aéronautique.

2.4 Le Groupe de haut niveau a exhorté la Commission à adopter, pour chaque règlement élaboré, les principes généraux suivants : fixer des objectifs d'amélioration des performances, identifier les mesures d'incitation propres à amener les acteurs principaux à atteindre les objectifs d'amélioration fixés et obtenir, par la voie de structures indépendantes, un compte rendu approprié des performances.

2.5 Pour l'ATM en particulier, le Groupe à haut niveau a recommandé la fixation et le suivi de cibles de performance afin de susciter l'amélioration des performances. Il a également recommandé à la Commission européenne de revoir son approche actuelle et de proposer un cadre cohérent de fixation de cibles, de mesures d'incitation et de suivi des performances ATM.

3. LE DEUXIÈME PAQUET « CIEL UNIQUE EUROPÉEN »

3.1 Par la mise en place d'un système de collecte, d'analyse et de diffusion d'informations relatives aux performances des services de navigation aérienne, le premier paquet « Ciel unique européen » a ouvert la voie à la création d'un système axé sur les performances, qui constitue le principal pilier du deuxième paquet SES (SES II), adopté par la Commission européenne le 25 juin 2008.

3.2 Pour l'élaboration du SES II, la Commission européenne a fondé son approche sur le réseau transeuropéen : la gestion du trafic aérien et les aéroports forment l'infrastructure dont se servent

³ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre).

⁴ On trouvera le rapport du Groupe à haut niveau sur l'avenir de la réglementation du transport aérien en Europe (juillet 2007) à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf.

les exploitants d'aéronefs. Tous les usagers de l'espace aérien ont le droit de bénéficier des services les meilleurs et les plus sûrs, et d'utiliser le réseau au moindre coût possible. Compte tenu du monopole naturel exercé sur le contrôle de la circulation aérienne, les performances doivent faire l'objet d'une réglementation.

3.3 Le défi consistait à mettre en place un cadre réglementaire qui amène le système au niveau de performance requis, en fonction de la situation locale. La Commission propose un cadre possédant les caractéristiques suivantes :

- premièrement, il faut qu'un organe indépendant d'examen des performances aide la Commission à évaluer la situation du secteur des services de navigation aérienne. Cette évaluation devrait porter sur quatre domaines de performance : la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique ;
- deuxièmement, il convient de fixer des cibles de performance à l'échelle du réseau qui servent de cadre global à la fixation de cibles locales de performance. Les autorités de surveillance nationales sont chargées d'organiser une large consultation afin d'obtenir un accord sur de telles cibles locales de performance ;
- troisièmement, il faut que le système soit crédible. Les cibles doivent donc avoir un caractère obligatoire à l'échelon de la Communauté européenne. Les redevances de route pourraient être utilisées pour fournir les mesures d'incitation nécessaires.

3.4 Ce cadre de performance proposé s'inscrit dans la droite ligne des conclusions du WP/5 présenté par le Secrétariat, auxquelles il est pleinement souscrit. Il convient de relever que ce cadre de performance devra être développé parallèlement à un réexamen des principes régissant le système de tarification afin de prévoir les mesures d'incitation et les mesures dissuasives appropriées pour atteindre les cibles convenues, conformément aux conclusions des documents WP/4 et WP/15 présentés par le Secrétariat.

3.5 Le paquet SES II sera examiné, négocié et adopté par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne dans le cadre du processus législatif de la Communauté européenne.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des efforts consentis au niveau européen en vue de la mise en œuvre d'un système axé sur les performances, tel qu'il est décrit dans le présent document de travail ;
- b) noter que les rédacteurs du présent document souscrivent aux conclusions présentées par le Secrétariat au paragraphe 3.1 du WP/5 ; et
- c) demander à l'OACI d'envisager d'établir un dialogue régulier avec les organisations régionales sur cette question, par exemple par la voie d'une conférence annuelle de haut niveau.