



CEANS-WP/73
15/9/08

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

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 1.1
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 1 : Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers**1.1 : Supervision économique****1.1.1 Documentation**

Note WP/4 : le **Secrétariat** analyse l'objet de la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne et examine la manière de choisir la forme appropriée de supervision économique. Il réaffirme que la supervision économique est une responsabilité de l'État comprenant divers objectifs de politique publique, notamment la prévention du risque qu'un fournisseur de services puisse abuser de sa position dominante. S'il est jugé nécessaire d'assurer une supervision économique au-delà de la loi sur la concurrence, le degré de concurrence, les coûts et les avantages qui s'y rattachent et les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance doivent être pris en considération. La note propose d'amender le texte du Doc 9082 pour préciser l'objet, la portée et le choix de la forme appropriée de supervision économique.

Note WP/69 : l'**Ouganda** estime que les organisations régionales peuvent fournir les ressources nécessaires aux États qui n'ont pas la capacité d'assurer eux-mêmes une supervision économique adéquate. Des mécanismes devraient être mis en place pour que l'OACI travaille avec ces organisations régionales dans le cadre de l'élaboration d'éléments indicatifs.

Note WP/71 : les **États-Unis** proposent d'amender le texte du Doc 9082 proposé dans la note WP/4 pour souligner la nécessité de mesurer et d'appliquer les interventions réglementaires d'une manière proportionnée aux circonstances.

Note WP/58 : **53 États africains** décrivent le rôle de la CAFAC en tant qu'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro en charge de la supervision économique de l'industrie de transport aérien libéralisée de l'Afrique. La note prie instamment les États de mettre en œuvre la résolution de l'Assemblée de l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international.

Note (WP/22) : l'**OMT** estime que la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne est une responsabilité nécessaire de l'État et qu'il convient de favoriser un bon équilibre entre la sécurité, la sûreté, la facilitation, les questions environnementales et les questions économiques. L'ensemble des instruments économiques devrait se traduire par des avantages nets pour tous les pays en développement et, en particulier, par des mesures préférentielles pour les pays les moins développés.

Note WP/53 : le **CAI** appuie la note WP/4 et confirme le rôle des États dans la supervision économique par l'application de dispositions législatives ou par l'établissement d'un mécanisme réglementaire approprié pour résoudre les questions relatives à l'augmentation des coûts du carburant d'aviation.

Note WP/27 : l'**ACI** souligne que l'application de la même forme de supervision économique aux aéroports et aux fournisseurs de services de navigation aérienne ne tient pas compte des différences entre ces deux fournisseurs, en particulier du différent niveau de concurrence. La proposition d'amendement du Doc 9082 doit donc être compatible avec l'hypothèse de base selon laquelle les aéroports, en tant que tels, n'occupent pas une position dominante sur le marché. La note conclut que les interventions réglementaires doivent être limitées au minimum, être soumises à une analyse coûts-avantages et assurer des investissements suffisants pour satisfaire la demande future.

Note WP/46 : l'**IATA** décrit brièvement la nécessité d'appliquer la supervision économique à tous les aéroports et à tous les fournisseurs de services de navigation aérienne, quel que soit le degré de concurrence ou leur taille, vu qu'il s'agit d'une responsabilité de l'État. La note souligne que la réglementation économique doit être appliquée lorsqu'il n'existe pas de concurrence pour protéger les usagers d'éventuels abus de monopole. Cette idée est concrétisée dans une proposition d'amendement du texte du Doc 9082 proposé dans la note WP/4.

Note WP/24 : l'**ITF** indique que la supervision économique peut avoir des incidences directes sur les conditions d'emploi des travailleurs. L'OACI devrait donc tenir compte, dans l'établissement d'un cadre réglementaire, de la nécessité d'équilibrer les besoins des usagers, des employés et des autres parties prenantes.

Note WP/18 (note d'information) : le **Secrétariat** résume les résultats d'un récent sondage sur la propriété, l'organisation et les pratiques réglementaires des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne en 2007 et sur les changements qu'il est prévu d'y apporter.

Note WP/41 (note d'information) : le **Mali** présente des renseignements sur ses pratiques et expériences actuelles dans le domaine de la supervision économique, de la gestion des performances économiques et de la consultation des usagers. La note appuie aussi les amendements que le Secrétariat propose d'apporter au Doc 9082 (WP/4, 5 et 6).

Note WP/63 (note d'information) : la **République de Corée** décrit le rôle de son gouvernement dans la supervision économique et la gestion des performances des exploitants d'aéroports nationaux exploités par des organisations indépendantes.

Note WP/66 (note d'information) : l'**ACI** résume son dernier rapport sur les prévisions de trafic mondial, qui indique notamment que le volume de passagers dépassera les 5 milliards en 2009 et atteindra les 11 milliards en 2027.

1.1.2 Examen de la question

1.1.2.1 Afin de faciliter l'examen de la question de la supervision économique, le Président de la Conférence précise la différence entre les termes « supervision économique » et « réglementation économique » en citant les définitions données dans l'Appendice 3 du Doc 9082.

1.1.2.2 La Conférence accorde un large appui aux grandes lignes du projet de conclusions présenté par le Secrétariat dans la note WP/4, reconnaissant en général la nécessité d'exercer une

supervision économique dans l'environnement de plus en plus commercialisé et privatisé des aéroports et des services de navigation aérienne. Elle est saisie de plusieurs propositions visant à améliorer le nouveau texte qu'il est proposé d'incorporer dans le Doc 9082. Cependant, vu les nombreuses tâches qu'elle doit accomplir, la Conférence estime qu'elle doit se concentrer sur les projets de conclusions plutôt que sur la formulation détaillée des amendements à apporter au Doc 9082. Elle convient que le Secrétariat tiendra compte des observations et des propositions formulées pendant l'examen de la question lors de la rédaction de la version finale des amendements du Doc 9082 qui seront soumis à l'examen du Conseil.

1.1.2.3 Lors de l'examen des différentes formes de supervision économique, un certain appui est accordé à l'idée de donner aux États plus de souplesse dans le choix de la forme de supervision économique qui leur convient le mieux et dans l'application de la supervision économique en fonction des circonstances qui leur sont propres. La Conférence ne voit pas la nécessité de cette introduction.

1.1.2.4 En ce qui concerne les propositions relatives à une application plus large ou plus limitée des principes de non-discrimination et de transparence et la proposition d'appliquer la supervision économique à « tous » les fournisseurs de services, la Conférence estime que ces amendements seraient superflus, voire inutiles, étant donné que le Doc 9082 contient déjà ces principes.

1.1.2.5 La Conférence exprime son appui à une proposition de modification du texte sur un des objectifs de la politique publique. Il est convenu de remplacer la phrase « fournir des incitatifs aux fournisseurs de services pour qu'ils parviennent à des accords sur les redevances et sur les niveaux de services » par « encourager la consultation avec les usagers ».

1.1.2.6 Il est fait valoir qu'il convient de tenir dûment compte des besoins et des défis des pays en développement et du fait que certains d'entre eux ne possèdent pas les fonds nécessaires pour investir dans l'infrastructure aéronautique pour répondre à la demande actuelle, ni les ressources pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision économique étant donné les priorités plus pressantes dans le domaine de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et de la libéralisation du transport aérien. Il est convenu à ce propos qu'une approche régionale, comme celle qui est proposée dans la note WP/58, pourrait être une option utile pour les États en leur permettant de mettre leurs ressources en commun pour exercer leurs fonctions de supervision économique.

1.1.3 **Recommandation**

1.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la supervision économique au titre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence adopte la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 1 — Supervision économique

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que les États tiennent compte du fait que la supervision économique est une responsabilité étatique dont les objectifs sont notamment : de prévenir le risque qu'un fournisseur de services puisse abuser de sa position dominante, d'assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances, d'encourager la consultation des usagers, d'assurer l'élaboration de systèmes appropriés de gestion des performances et de veiller à ce que la capacité réponde à la demande actuelle et

future, en équilibre avec les efforts des entités autonomes/privées pour obtenir les effets optimaux de la commercialisation ou de la privatisation ;

- b) que les États choisissent la forme de supervision économique qui convient le mieux à leurs circonstances particulières tout en limitant les interventions réglementaires à un minimum et selon les besoins et, qu'au moment de choisir la forme appropriée de supervision économique, ils prennent en considération le degré de concurrence, les coûts et les avantages liés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance ;
- c) que les États envisagent l'adoption d'une approche régionale de la supervision économique pour les États qui n'ont pas la capacité d'exercer adéquatement les fonctions de supervision économique ;
- d) que l'OACI amende le Doc 9082 pour préciser l'objet et la portée de la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne en ce qui concerne ses différentes formes et le choix de la forme de supervision la plus appropriée.