



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DIX-NEUVIÈME RÉUNION (APIRG/19) (Dakar, Sénégal, 28-31 Octobre 2013)

Point 3 de l'ordre du jour: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre régionales de la navigation aérienne

3.7 Autres questions de navigation aérienne

Avantages de l'aviation et nécessité du processus de consultation des usagers

(Note présentée par IATA)

SOMMAIRE

La présente note vise à informer l'APIRG de la nécessité de renforcer davantage les politiques étatiques et les pratiques des ANSP en matière de consultation des usagers. Bien que les politiques existantes de l'OACI soient claires, les usagers et les organisations d'usagers, surtout dans la région AFI, connaissent une importante lacune en matière de consultation et de transparence. Il est dans le meilleur intérêt de la région AFI, des États et des ANSP de renforcer les politiques du Doc 9082 de l'OACI et d'utiliser les meilleures pratiques concernant l'implication des parties prenantes.

RÉFÉRENCE(S):

Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632)

Politique de l'OACI sur redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082/9)

Objectifs stratégiques connexes de l'OACI: B, D

1. INTRODUCTION

Le transport aérien est une pierre angulaire de l'économie mondiale. Il assure la mobilité des biens et des personnes et contribue de manière importante à la croissance économique. Dans l'ensemble, ce secteur représente 3,5% du PIB mondial et assure le maintien de plus de 56 million d'emplois, selon les chiffres publiés en 2012 par le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) dans *Aviation Benefits Beyond Borders*. Un secteur du transport aérien bien organisé est un puissant vecteur du développement durable à l'échelle mondiale. Le secteur aéronautique procure des avantages à l'économie mondiale de plusieurs manières importantes.

1.1 Contribution directe à travers le rendement du secteur aéronautique (compagnies aériennes, aéroports et services d'escale, industrie aérospatiale) estimée à 538,9 milliards de dollars US et 8,36 million d'emplois. Contribution indirecte à travers la chaîne d'approvisionnement du secteur aéronautique estimée à 617,1 milliards de dollars US et 6,34 million d'emplois. Contribution

indirecte à travers les dépenses effectuées par les employés du secteur aéronautique et de sa chaîne d'approvisionnement estimée à 288 milliards de dollars US et 4,4 million d'emplois.

1.2 Selon l'Association des compagnies aériennes africaines, le transport aérien a créé en 2008, directement et indirectement, près de 470.000 emplois dans divers secteurs, et généré des revenus d'environ 1,7 milliard de dollars US en Afrique.

1.3 L'augmentation croissante des taxes prélevées sur le transport aérien international au-delà de la portée des politiques de l'OACI suscite des inquiétudes de plus en plus grandes au niveau mondial. La pression constante exercée sur les usagers et les fournisseurs d'infrastructures pour investir dans la modernisation des infrastructures et des capacités avioniques pousse plusieurs États à cesser d'octroyer un financement public à ces fins, alors que l'imposition injustifiée de l'aviation n'a pas diminué, mais a plutôt augmenté au cours de la dernière décennie.

1.4 Compte tenu de la pression exercée sur les fonds disponibles et de la contribution importante que l'industrie apporte à l'économie africaine dans son ensemble, ainsi que du potentiel de croissance qu'elle recèle, il est dans le meilleur intérêt des États, des ANSP et des usagers de l'espace aérien de travailler en étroite collaboration pour fournir les meilleures infrastructures et le meilleur service possibles au meilleur prix.

1.4 Les usagers devraient d'entrée de jeu s'engager pleinement dans le processus d'investissement et de prise de décisions et continuer de s'y impliquer tout au long de son développement et de sa mise en œuvre.

1.5 Étant donné que les politiques de l'OACI en matière de taxes et de redevances ont été élaborées conformément aux recommandations des grandes conférences internationales (les dernières étant la CEANS de 2008 et l'ATConf/6), les États ont la forte obligation morale de veiller à ce que les pratiques de recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne soient conformes aux politiques et aux éléments indicatifs de l'OACI.

2. DISCUSSION

2.1 Malgré les politiques existantes de l'OACI en matière de consultation des usagers, les compagnies aériennes et leurs associations éprouvent de grandes difficultés à établir une consultation de base avec certains des fournisseurs de services malgré l'importance de cette consultation sur le développement durable de l'industrie dans la région AFI.

2.2 Un examen mondial du processus de consultation des principaux fournisseurs de services a démontré que 50% des États ne respectaient pas les principes de base de l'OACI en matière de consultation, de transparence et de non-discrimination. Le pourcentage pour la région AFI est nettement supérieur à la moyenne mondiale.

1.6 Les États doivent veiller à ce que la consultation des usagers et la transparence du financement soient règlementées par un organisme indépendant ou par une loi nationale, afin de s'assurer que les politiques de l'OACI sont suivies par les fournisseurs de services, qu'ils soient indépendants ou étatiques.

2.4 Les investissements doivent être faits de manière transparente, précédés d'une analyse de rentabilisation claire et étayés par une analyse coûts-avantages approfondie et positive pour ce qui est de leur impact sur les parties prenantes. Les parties prenantes doivent être impliquées tout au long de ce processus.

2.5 Toutes les mesures possibles doivent être prises pour parvenir à un consensus avant de procéder à des changements majeurs. Avec une bonne participation du client, les chances de succès de tout changement majeur de politique ou d'investissement seront beaucoup plus élevées, car le changement fera partie intégrante de l'ensemble du système de transport aérien.

2.6 La transparence et la consultation permettront une plus grande reddition de comptes de la part des États et des ANSP, ce qui, à son tour favorisera une plus grande efficacité dans le financement et la fourniture des services et des infrastructures, lesquels contribueront directement à la croissance durable de l'industrie et de l'économie en général.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée:

3.1.1 à demander instamment aux États d'adhérer à la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) et à la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (9082/9) et de s'assurer que ses recommandations sont suivies par toutes les autorités pertinentes de ces États.

3.1.2 à assurer une réglementation économique efficace en matière de fourniture des SNA comprenant:

- a) un processus de consultation des usagers significatif et continu;
- b) des exigences minimales de transparence vérifiables;
- c) une analyse coûts-avantages des investissements majeurs; et
- d) des objectifs de sécurité, de fonctionnement et de rentabilité fixés par les États.

-FIN-