

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 42 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des principaux travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière Assemblée pour aider les États à exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne de manière économique et efficace. Elle présente également un bref aperçu des faits nouveaux survenus dans les aspects économiques et de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que le Plan d'action de l'Organisation pour le triennat à venir. Le plan de travail tient compte des recommandations adoptées par la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6, Montréal, 18 – 22 mars 2013), et approuvées ensuite par le Conseil de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner les principaux faits nouveaux et travaux connexes de l'OACI exposés dans le présent rapport ;
- à entériner le plan des travaux futurs de l'Organisation sur les aspects économiques et de gestion des infrastructures des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, présentés au paragraphe 4 ;
- à examiner les renseignements que contient la présente note aux fins de la mise à jour de la Résolution A37-20 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Les mesures proposées dans la présente note feront progresser encore la réalisation de l'Objectif stratégique C de l'Organisation — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront réalisées sous réserve de ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire de 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/56, Résultats de la sixième Conférence mondiale du transport aérien (ATConf/6) A38-WP/55, Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Doc 10009, <i>Rapport de la sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)</i> Doc 10008, <i>Rapport de la Commission économique de la 37^e session de l'Assemblée</i>

<p>Doc 9980, <i>Manuel sur la privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne</i> Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9908, <i>Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS)</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 7100, <i>Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne</i></p>

1. ÉLÉMENTS D'INFORMATION

1.1 Les activités de l'OACI dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne s'articulent autour des objectifs suivants :

- a) suivre l'application de l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et l'application des politiques et pratiques recommandées de l'OACI dans le domaine du recouvrement des comptes pour les aéroports et les services de navigation aérienne ;
- b) suivre et faire rapport sur la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne ainsi que l'impact des redevances associées sur les utilisateurs ;
- c) élaborer et actualiser des politiques de l'OACI sur les redevances et préparer des manuels et autres orientations connexes sur l'économie et la gestion des aéroports et de services de navigation aérienne ;
- d) fournir des avis et élaborer des orientations sur le recouvrement des coûts, le financement et les arrangements organisationnels pour les installations et services multinationaux de navigation aérienne, et sur les moyens d'assurer la supervision de la sécurité et de réduire les insuffisances dans le domaine de la navigation aérienne ;
- e) apporter un appui technique au sein et en dehors de l'OACI sur des questions liées à la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne et autres aspects économiques et financiers des plans régionaux de navigation aérienne.

1.2 La présente note fait rapport sur des questions examinées par le Conseil au cours du dernier triennat dans ce domaine. Elle évoque également des questions clés qui devront être abordées dans le cadre des activités prévues pour la période 2014-2016. Il convient de noter que des domaines liés aux questions de financement et d'options de financement sont traités dans la note A38-WP/XX, financement des infrastructures et systèmes de transport aérien.

2. L'INDUSTRIE ET LES TENDANCES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

2.1 Sur la base des derniers chiffres fiables disponibles de 2010, les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne représentaient, en 2010, 7,6 pour cent des dépenses totales d'exploitation des compagnies aériennes de l'échantillon. Plus précisément, les redevances d'atterrissage et d'aéroport associées et les redevances de services de navigation aérienne représentaient respectivement 4,2 pour cent et 3,4 pour cent. En outre, le pourcentage des redevances d'usage par rapport aux coûts totaux des compagnies aériennes varie considérablement entre les régions du monde, entre les compagnies aériennes qui exploitent uniquement ou principalement des services intérieurs (4 à 5 pour cent en moyenne) et les compagnies aériennes des réseaux internationaux (entre 8 et 12 pour cent) ainsi qu'entre les compagnies des réseaux internationaux et les transporteurs à faibles coûts (jusqu'à 28 pour cent dans certains cas pour ces derniers). Il ressort clairement de l'examen de la période 2006-2010 que la part des redevances en 2008 a été plus faible qu'en 2006 et 2010. Un facteur explicatif peut être l'augmentation spectaculaire des prix des carburants en 2008. Cette année-là, la part des dépenses de carburant dans les dépenses totales d'exploitation des compagnies aériennes a augmenté sensiblement et, en conséquence, la part de leurs autres coûts, notamment les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, a diminué en 2008.

2.2 S'agissant de la réglementation, en 2012, le Secrétariat a procédé à une enquête de suivi sur l'état de mise en œuvre des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS, Montréal, septembre 2008). En ce qui concerne cette enquête, les données portent sur 79 États membres de l'OACI, soit 86 pour cent de l'ensemble du transport aérien pour ce qui est du nombre de départs de vols commerciaux réguliers dans le monde. Les principaux résultats de cette enquête sont les suivants : a) environ 60 pour cent des États de l'échantillon ont mis en œuvre la supervision économique des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) ; b) la politique de l'OACI sur les redevances connaît à peu près le même taux d'application ; c) 58 pour cent des États sélectionnés ont mis en œuvre la consultation auprès des ANSP, mais seuls 48 pour cent l'ont fait auprès des aéroports ; d) environ 50 pour cent des États de l'échantillon ont incorporé les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, et un nombre plus réduit d'entre eux ont incorporé les quatre principes de l'établissement des redevances dans des accords de services aériens ; e) la recommandation sur les performances économiques est la moins appliquée des recommandations clés de la CEANS : moins de 50 pour cent des États de l'échantillon ont veillé à ce que des systèmes de gestion des performances soient élaborés et mis en œuvre par leurs aéroports et ANSP.

3. TRAVAUX RÉALISÉS PAR L'OACI

3.1 Actualisation de la politique sur les redevances et des manuels économiques

3.1.1 La neuvième édition du Doc 9082, *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* a été publiée en février 2012. Le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562, 3^e édition) a été publié en mars 2013 et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161, 5^e édition) sera disponible au cours du deuxième semestre de 2013 dans toutes les langues. La révision et l'actualisation de la politique et de deux manuels économiques ont été facilitées par la quatrième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP/4), qui s'est tenue à Montréal en février 2011.

3.2 **Nouvelles orientations sur la commercialisation et la privatisation**

3.2.1 L'OACI a publié le *Manuel sur la privatisation des services d'aéroports et de navigation aérienne* (Doc 9980) en août 2012. Ce manuel répond aux besoins exprimés par des États en matière d'orientations sur la propriété et la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne compte tenu des changements intervenus depuis une décennie. Le Doc 9980 présente des informations sur l'évolution en cours du régime de propriété et de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne dans différentes parties du monde. Il présente également des définitions et des analyses des diverses options disponibles et des éventuelles incidences de la privatisation. Les orientations contenues dans le manuel tiennent compte du vaste éventail de contextes auxquels sont confrontés les exploitants d'aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne et portent à l'attention des États d'autres documents de politique de l'OACI concernant les mesures réglementaires visant à mettre en place des protections appropriées.

3.2.2 Le Secrétariat continue également à actualiser les renseignements spécifiques sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment les études de cas sur la commercialisation, la privatisation et la supervision économique des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne. Ces études de cas sont un outil d'information à l'intention des États, des décideurs, des analystes politiques et des praticiens de l'industrie du transport aérien. Les études de cas sont disponibles en ligne sur http://www.icao.int/sustainability/pages/Eap_ER_Databases_CaseStudies_ANSPs.aspx. Elles décrivent notamment des expériences d'État de toutes les régions du monde et incluent divers modèles de commercialisation et de supervision économique d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne.

3.2.3 À la demande de 53 États africains, en réponse à la recommandation formulée par CEANS 2008, les études de cas comprennent des exemples de gestion et d'exploitation d'aéroports qui ne sont pas économiquement viables. Une étude plus complète sera réalisée avec la participation de toutes les parties prenantes afin d'élaborer des éléments indicatifs sur la gestion et l'exploitation d'aéroports qui ne sont pas économiquement viables mais sont nécessaires dans le cadre d'un réseau intégré de transport aérien, principalement pour des raisons de sécurité, de sûreté ou pour des raisons socio-économiques.

3.3 **Cours de formation sur les redevances d'aéroport**

3.3.1 Afin de promouvoir et de faire connaître à grande échelle sa politique sur les redevances, l'OACI, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI), a élaboré un cours de formation sur les politiques et pratiques internationales en matière d'établissement des redevances d'aéroport. Ce cours est un cours facultatif AMPAP (Programme OACI/ACI d'accréditation des professionnels en gestion aéroportuaire). Six cours ont été dispensés au cours de la période de 2011-2013 (trois en 2011, deux en 2012 et un en 2013), et deux autres cours sont prévus pour la fin de 2013. Jusqu'ici, 303 participants de 95 États ont participé à ces cours OACI/ACI sur les redevances d'aéroport.

4. **TRAVAUX FUTURS**

4.1 Afin de faire progresser ses Objectifs stratégiques, l'Organisation prévoit des travaux dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne de la manière présentée ci-dessous, en tenant compte des Objectifs stratégiques proposés approuvés par le Conseil ainsi que de la mise en œuvre des recommandations connexes d'ATConf/6 approuvées par le Conseil.

4.2 L'OACI prendra des mesures pertinentes pour promouvoir et faire connaître à grande échelle ses orientations sur la gouvernance, la propriété et le contrôle et la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne et veiller à ce qu'elles demeurent pertinentes, à jour et adaptées à l'évolution de la situation.

4.3 L'OACI suivra l'évolution de la commercialisation et de la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, recueillir des renseignements auprès des États sur le niveau de mise en œuvre de la politique sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et publier et actualiser régulièrement ces informations sous forme d'un supplément au Doc 9082.

4.4 Dans l'objectif d'accroître la prise de conscience et la connaissance de la politique de l'OACI sur les redevances et d'obtenir la plus vaste application possible de cette politique, l'OACI organisera des séminaires régionaux sur la base du recouvrement des coûts, à diffuser des informations sur l'état de mise en œuvre par les États de cette politique et d'offrir des cours de formation sur les redevances d'aéroport sur une base commerciale.