



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 les 54 États contractants², membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail examine les faits nouveaux survenus dans les domaines de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que les recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6, Montréal, 18 – 22 Mars 2013) concernant l'utilisation des manuels et des éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et les services de navigation aérienne. La note donne par ailleurs la position de l'Afrique quant aux travaux futurs de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter l'information communiquée dans la présente note ;
- à faire siennes les recommandations formulées au paragraphe 4 (4.1 à 4.3) de la note de travail A38-WP/51 présentée par le Conseil de l'OACI ;
- à demander au Conseil de l'OACI de ne pas tenir compte de l'alinéa 4.4 de la Recommandation 4 de la note de travail A38-WP/51 et de poursuivre la sensibilisation à l'utilisation des manuels et éléments indicatifs de l'OACI dans le cadre des séminaires régionaux qui ne doivent pas être organisés sur la base d'un recouvrement des coûts afin de garantir une large participation des États membres ;
- à exhorter les États membres à prendre part aux séminaires régionaux de l'OACI sur la sensibilisation à l'utilisation des manuels de l'OACI et des autres éléments indicatifs portant sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne ;
- l'OACI doit, à titre prioritaire, élaborer des éléments indicatifs sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires parce qu'ils font partie d'un réseau de transport aérien intégré, essentiellement pour des motifs de sécurité, de sûreté et d'ordre socioéconomique.

Objectifs

stratégiques :

Cette note a trait à l'Objectif stratégique C – Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien

¹ La version française est fournie par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées seront entreprises grâce aux ressources inscrites au budget du programme ordinaire 2014-2016 et/ou aux contributions extrabudgétaires. |
| <i>Références :</i> | A38-WP/51, Économie des aéroports et des services de navigation aérienne A38-WP/56, Résultat de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) Doc 9908, <i>Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS)</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> Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) |

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est l'un des moteurs de la croissance économique. Il crée des emplois directs et indirects et promeut le tourisme et les échanges commerciaux en plus d'attirer les investissements étrangers. Il ressort des données statistiques disponibles que les mouvements des passagers, de fret, de la poste aérienne et d'aéronefs vont continuer de croître. Il ne fait aucun doute qu'il faudra continuer d'augmenter la capacité des aéroports et de moderniser les infrastructures des services de navigation aérienne. Par ailleurs, vu l'incidence des taxes et redevances aéronautiques, y compris les redevances aéroportuaires et des prestataires de services de navigation aérienne sur les usagers de ces services, il est devenu impératif pour les autorités aéronautiques de réglementer les économies des aéroports et des services de navigation aérienne.

1.2 Les tendances émergentes ont démontré d'énormes avantages pour l'industrie grâce à une meilleure application des politiques et de la réglementation de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne et à la conformité aux manuels et aux éléments indicatifs de l'OACI sur les taxes et redevances aéronautiques et pour l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

2. QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES

2.1 Tel qu'il a été reconnu lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien, l'OACI a continué d'élaborer des manuels et des éléments indicatifs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Au nombre de ces documents, il faut citer le Doc 9908, *Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS)*, le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, le Doc 7100, *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne*, le Doc 9562, *Manuel sur l'économie des aéroports*, le Doc 9161, *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*, etc. Toutefois, le faible degré d'utilisation de ces manuels et éléments indicatifs, ainsi que la non-mise en œuvre effective des recommandations qui y sont contenues par les autorités réglementaires et les prestataires de services, démontrent la nécessité pour l'OACI de continuer à sensibiliser les États à la mise en œuvre desdits documents.

2.2 La situation est même plus préoccupante dans les États où les aéroports et les services de navigation aérienne sont fournis par des organismes qui sont la propriété exclusive de l'État ou lorsque la

prestation de ces services est assurée par les autorités réglementaires elles-mêmes. La pratique en pareils cas est que certains aéroports et prestataires de services de navigation aérienne fixent de manière arbitraire leurs redevances plutôt que de se fonder sur les principes de l'OACI en matière de taxes et redevances aéronautiques tels qu'énoncés dans le Doc 9082.

2.3 Il va sans dire que la supervision économique réglementaire des aéroports et des services de navigation aérienne est satisfaisante dans les États où les aéroports et les services de navigation aérienne ont été commercialisés et/ou privatisés. Par conséquent, tout en félicitant l'OACI pour avoir publié récemment le Doc 9980, *Manuel sur la privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne*, l'OACI doit continuer à sensibiliser les États aux multiples avantages nés de la commercialisation et de la privatisation de leurs aéroports et de leurs services de navigation aérienne.

3. INCIDENCE DE LA NON-UTILISATION DES MANUELS DE L'OACI

3.1 La non-utilisation des manuels et éléments indicatifs de l'OACI sur le transport aérien, notamment ceux traitant de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, par les autorités réglementaires et les prestataires de services a généralement un impact négatif sur l'industrie aéronautique. Le résultat peut entraîner des augmentations indues des redevances, d'où des coûts d'exploitation et des tarifs élevés, une piètre qualité des services faute d'accords sur le niveau des services, le manque de transparence quant aux redevances et taxes, les relations tendues entre prestataires de services et usagers de ces services et/ou entre les autorités réglementaires et les prestataires/usagers.

4. TRAVAUX FUTURS

4.1 L'un des principaux domaines qui appelle une action urgente pour l'atteinte des objectifs de l'OACI dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne est le besoin pour l'Organisation de poursuivre la sensibilisation et d'aider les États à s'inspirer de ses manuels et éléments indicatifs et à renforcer les capacités à la fois des autorités réglementaires et celles des prestataires de services, notamment dans les pays en développement. Même si le partenariat établi entre l'OACI et l'ACI pour la formation des États membres sur les taxes et redevances aéronautiques est tout à fait louable, des arrangements spécifiques sur une réduction des frais devraient être conclus pour les pays en développement pour permettre à ces derniers de participer aux cours et de renforcer ainsi leurs capacités.

4.2 Les États africains lancent à nouveau un appel à l'OACI pour qu'elle élabore de toute urgence des éléments indicatifs sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais sont nécessaires en tant que parties du réseau intégré du système de transport aérien, essentiellement pour des motifs de sécurité, de sûreté et d'ordre socioéconomique.

4.3 Qui plus est, les États africains tiennent à féliciter l'OACI d'avoir entériné la recommandation 2.7/3 (a) de la sixième Conférence mondiale de transport aérien portant sur une plus grande sensibilisation et une meilleure connaissance des politiques de l'OACI sur les redevances afin que toutes les parties prenantes puissent s'y conformer. Toutefois, les États africains ne partagent pas du tout les termes de la recommandation 4.4 de la note de travail A38-WP/51 du Secrétariat, qui disposent qu'une telle sensibilisation se fera au moyen des séminaires régionaux sur la base de recouvrement des coûts. Il est clair que l'OACI doit veiller à ce que le plus grand nombre d'États membres prennent part aux séminaires régionaux afin d'en tirer le maximum de profit. Malheureusement, la question de recouvrement des coûts privera certains États de cette opportunité.

5. CONCLUSION

5.1 Face à cette situation, l'Assemblée est invitée à conclure comme suit :

- a) la supervision économique réglementaire des aéroports et des services de navigation aérienne a continué de croître et est devenue un aspect très important du développement durable du transport aérien ;
- b) certaines autorités réglementaires sont confrontées à des défis, particulièrement lorsque les aéroports et les services de navigation aérienne sont la propriété exclusive de l'État et lorsque la prestation des services est assurée par les autorités réglementaires ;
- c) certaines autorités réglementaires et gestionnaires d'aéroports et prestataires de services de navigation aérienne n'utilisent pas effectivement les manuels et autres éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et services de navigation aérienne ;
- d) tel que préconisé par la sixième Conférence mondiale de transport aérien, l'OACI doit poursuivre la sensibilisation à ses politiques en matière de redevances aéronautiques et l'utilisation des éléments indicatifs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 L'Assemblée est saisie des recommandations ci-après, pour adoption :

- a) faire siennes les recommandations formulées au paragraphe 4 (4.1 à 4.3) de la note de travail A38-WP/51 présentée par le Conseil de l'OACI ;
- b) demander au Conseil de l'OACI de ne pas tenir compte de la Recommandation 4.4 de la note A38-WP/51 et de poursuivre la sensibilisation à l'utilisation des manuels et éléments indicatifs de l'OACI par le biais des séminaires régionaux, qui ne devraient pas être organisés sur la base d'un recouvrement des coûts afin de garantir une large participation des États membres ;
- c) exhorter les États membres à prendre part aux séminaires régionaux de l'OACI sur la sensibilisation à l'utilisation des manuels et éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne ;
- d) le Conseil de l'OACI devra élaborer, à titre prioritaire, des éléments indicatifs sur la gestion/exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui font partie d'un réseau intégré de transport aérien, essentiellement pour des motifs de sécurité et de sûreté ou d'ordre socioéconomique.