



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LES POINTS 41, 42, 43 ET 44 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur les points 41, 42, 43 et 44 de l'ordre du jour
a été approuvé par la Commission économique.

Note. — Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

Point 41 : Réglementation économique du transport aérien international

41.1 Dans la note WP/71, le Conseil rend compte à l'Assemblée des principaux travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée dans le domaine de la politique et de la réglementation du transport aérien. Il passe aussi brièvement en revue les faits nouveaux significatifs survenus dans l'industrie et dans le domaine de la réglementation et présente les travaux futurs que l'Organisation doit entreprendre dans ce domaine pour le triennat 2014-2016 dans le cadre du nouvel Objectif stratégique intitulé *Développement économique du transport aérien*.

41.2 Dans la note WP/203, la Colombie analyse les avantages et les limitations de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et invite l'OACI à préparer un modèle d'accord international à utiliser par les États dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes.

41.3 Dans la note WP/187, la République dominicaine rend compte des progrès réalisés dans la réglementation de son secteur du transport aérien, et souligne les importantes mesures prises par le pays, y compris l'adoption formelle d'une nouvelle politique de transport aérien en 2010 pour libéraliser ses relations aéronautiques commerciales avec d'autres États. La note reconnaît aussi l'importance du rôle de chef de file de l'OACI pour guider les États dans la formulation de leurs règlements nationaux, contribuant ainsi à faciliter et à appuyer le processus de libéralisation.

41.4 Dans sa note d'information WP/349, le Vietnam donne un aperçu de son marché de l'aviation et fait rapport sur l'état de l'environnement réglementaire au Vietnam. Il donne aussi des renseignements sur les opérations d'un transporteur à faibles coûts au Vietnam.

41.5 Examinant le rapport du Conseil présenté dans la note WP/71, la Commission exprime ses remerciements pour les travaux accomplis par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée. Elle note, en particulier, le nouvel Objectif stratégique intitulé *Développement économique du transport aérien* établi par le Conseil pour orienter les travaux de l'Organisation pour le triennat 2014 à 2016. La Commission prend également note des renseignements contenus dans le rapport sur les grands faits nouveaux survenus dans l'industrie du transport aérien et les tendances de la réglementation.

41.6 En ce qui concerne les travaux futurs de l'Organisation, on appuie fermement l'idée que l'OACI continue à jouer un rôle de chef de file dans la libéralisation, notamment en établissant un accord international pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, comme l'a recommandé ATConf/6 et comme le prévoit la Résolution A37-20 de l'Assemblée. Si le plan des travaux futurs présenté dans la note est largement appuyé, il est suggéré que les activités du plan devraient être entreprises conformément aux recommandations d'ATConf/6 reflétées dans le plan d'action du Conseil contenu dans la note WP/56. Un soutien est également exprimé à l'avis selon lequel la libéralisation du transport aérien devrait être réalisée par les États selon leur choix et à leur rythme, compte tenu de leurs besoins et de leur niveau de développement.

41.7 Concluant son débat, la Commission approuve les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de la politique et de la réglementation du transport aérien et convient que le Conseil devrait dûment tenir compte des vues et suggestions présentées pendant les délibérations concernant la mise en

œuvre du programme de travail dans le domaine de la politique et de la réglementation du transport aérien pour le prochain triennat.

41.8 La Commission prend acte des renseignements présentés dans la note WP/349.

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

42.1 Dans la note WP/51, le Conseil rend compte des principaux travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée pour aider les États à exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne de manière économique et efficace. Il donne aussi un bref aperçu des faits nouveaux survenus en ce qui concerne les aspects économiques et de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, et présente le plan d'action de l'Organisation pour le prochain triennat. Le plan de travail tient compte des recommandations adoptées par ATConf/6 et approuvées ultérieurement par le Conseil de l'OACI.

42.2 Dans la note WP/52, le Conseil rend compte des questions économiques et financières liées aux résultats d'AN-Conf/12, et plus précisément des défis associés au financement de l'infrastructure aéronautique et des fonctions de supervision et aux modalités de financement du système de transport aérien. Ces questions ont été examinées lors d'ATConf/6. En outre, sur la base des recommandations adoptées par ATConf/6, la note présente le plan d'action de l'OACI dans ces domaines pour le prochain triennat.

42.3 La note WP/113 est présentée par 54 États contractants membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Elle examine les faits nouveaux survenus dans le domaine de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que les recommandations d'ATConf/6 concernant l'utilisation des manuels et des éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Elle donne en outre la position de l'Afrique sur les travaux futurs de l'OACI concernant l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

42.4 La note WP/294, présentée par les 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), décrit leurs points de vue sur les conditions dans lesquelles les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne sont imposées. La CLAC suggère de tenir compte des concepts de « responsabilité sociale » et de « service aéronautique convivial ». La note souligne également que les affaires et les marchés du tourisme bénéficient des vols à bas coût, de la connectivité, de la continuité et de l'accès à des points de connexion non desservis et aux emplacements touristiques.

42.5 La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) présente la note WP/292 et recommande que l'OACI joue un rôle, en parallèle avec l'Organisation internationale du travail (OIT), dans l'élaboration de mécanismes appropriés de consultation avec les représentants des travailleurs et leurs homologues professionnels, y compris les consultations sur les redevances d'usage.

42.6 Dans sa note d'information WP/201, le Brésil présente les principales caractéristiques du modèle brésilien de concessions aéroportuaires.

42.7 Dans sa note d'information WP/295, le Brésil explique la nouvelle structure de gouvernance appelée CONAERO – Commission nationale des autorités aéroportuaires, mise en place en 2011 au Brésil.

42.8 Le Brésil présente aussi la note d'information WP/315, qui examine une alternative aux critères actuels de surveillance des créneaux horaires aux aéroports encombrés.

42.9 La note d'information WP/321, également présentée par le Brésil, décrit la méthode mise au point par le Secrétaire de l'aviation civile pour sélectionner les localités qui recevront les premiers gros investissements fédéraux en matière d'infrastructure aéroportuaire, créant un réseau stratégique, afin d'accroître la capacité et de développer l'aviation régionale au Brésil.

42.10 Un large soutien est exprimé en faveur d'activités de l'OACI, comme des séminaires régionaux, destinées à accroître la sensibilisation à l'utilisation des manuels et des éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Des préoccupations sont exprimées par certains États au sujet de la proposition de réaliser ces activités sur une base de recouvrement des coûts compte tenu des ressources limitées de certains États, ce qui peut les empêcher de prendre part à ces activités. Il est jugé nécessaire de tenir compte des contraintes budgétaires de l'OACI et d'explorer des solutions novatrices au niveau régional, car il s'agit d'une question régionale.

42.11 Bien que le Doc 9082 de l'OACI contienne déjà des orientations sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires dans le cadre d'un réseau de transport aérien intégré, il y a un soutien pour des éléments indicatifs supplémentaires dans ce domaine, comme le demande la note de travail de la CAFAC.

42.12 Il est pris note de la proposition de la CLAC dans la note WP/294, concernant l'établissement par les États de nouvelles méthodes de gestion de l'infrastructure aéroportuaire et des services de navigation aérienne pour améliorer la connectivité. Il est aussi noté cependant qu'il serait utile de préciser les concepts de responsabilité sociale et de services aéronautiques conviviaux.

42.13 En ce qui concerne les vues exprimées par l'ITF dans la note A38-WP/292, il est admis qu'il est nécessaire d'avoir recours à un dialogue social. Il est estimé cependant que les questions relatives au travail ne relèvent pas de l'OACI et qu'il s'agit essentiellement de questions nationales qui ne peuvent pas être traitées par l'Organisation. En conséquence, la Commission n'approuve pas la proposition de l'ITF.

42.14 À l'issue de ce débat, la Commission appuie les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que le financement de l'infrastructure aéronautique et des fonctions de supervision et de financement des systèmes aéronautiques. La Commission demande aussi au Conseil d'examiner comme il convient les propositions soumises et les points de vue exprimés au sujet de la réalisation de son programme de travail.

42.15 La Commission prend acte des renseignements présentés dans les notes WP/201, WP/295, WP/315 et WP/321.

Point 43 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

43.1 Dans la note WP/53, le Conseil rend compte des principaux travaux réalisés par l'OACI dans le domaine des données sur l'aviation — prévision et analyse économique. Au cours des trois dernières années, les principales activités ont porté notamment sur l'établissement de prévisions annuelles de trafic à moyen terme ; l'établissement de prévisions à long terme jusqu'en 2030 et l'établissement de prévisions à long terme mondiales et régionales pour les pilotes, le personnel de maintenance et les contrôleurs de la circulation aérienne ; l'appui aux groupes régionaux OACI de prévisions du trafic et au Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG) du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) ; l'élaboration de cours en ligne dans le domaine des prévisions ; la réalisation d'études annuelles sur les différences régionales dans l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes internationales et la fourniture de produits (fondés sur les résultats des études) au service de péréquation de l'Association du transport aérien international (IATA) et à l'Union postale universelle (UPU). La note présente aussi les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine des prévisions et de l'analyse économique.

43.2 Dans la note WP/54, le Conseil rend compte des principales activités du Programme statistique de l'OACI réalisées durant la période 2011-2013. Ces activités comprennent la mise en œuvre des recommandations et des conclusions de la dixième session de la Division des statistiques (STA/10) ; l'élaboration du Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI ; les mises à niveau de la base de données statistiques intégrée (ISDB) ; le lancement de la nouvelle plateforme statistique en ligne ICAOdata+ de l'OACI ; l'élaboration d'indicateurs clés de transport aérien et de feuilles de contrôle mensuelles ; la réalisation de quatre séances de formation pratique sur les statistiques ; l'élaboration de cours en ligne dans le domaine des statistiques ; le développement de la commercialisation des statistiques recueillies en vue de produire des recettes pour l'Organisation ; la fourniture de statistiques sur l'aviation au système des Nations Unies ; et la mise au point du système de compte rendu et d'analyse des émissions de CO₂ de l'OACI (ICORAS). La note présente aussi les travaux futurs de l'Organisation pour le prochain triennat dans le domaine des statistiques.

43.3 Dans la note WP/184, la République bolivarienne du Venezuela indique que la libéralisation du transport aérien international offre une base d'égalité des chances pour assurer des services et crée des possibilités pour le développement économique des États. Elle souligne cependant le manque d'études sur les incidences de la libéralisation sur les services de transport aérien international, compte tenu des inégalités marquées entre les États. Elle souligne donc la nécessité pour l'OACI d'effectuer les analyses et les études méthodologiques appropriées et d'élaborer des lignes directrices qui permettraient de comprendre et de mesurer les effets de la libéralisation et qui montreraient aux États comment réaliser un processus de libéralisation des services de transport aérien international. Elle propose aussi que l'OACI procède à des études économétriques et élabore un système de suivi permettant d'expliquer les effets de la libéralisation sur le trafic international et d'en évaluer l'évolution, compte tenu de toutes les variables intervenant dans le processus de libéralisation.

43.4 Dans sa note d'information WP/319, le Brésil fait un aperçu de la méthode utilisée pour prévoir la demande de trafic passagers pour ses aéroports régionaux. Normalement, il faut énormément de données et de compétences pour générer des prévisions de trafic aux aéroports ; or au Brésil, ces informations et ces compétences sont assez rares. En conséquence, une méthode a été élaborée, par laquelle le trafic aéroportuaire est modélisé à l'aide de données et d'analyses économétriques du revenu par

habitant et de la population dans une zone spécifique, du tarif moyen par kilomètre et d'une constante calculée pour les aéroports régionaux présentant des caractéristiques socio-économiques analogues. Cette méthode s'est révélée être une option fiable pour prévoir le trafic aux aéroports régionaux du Brésil.

43.5 La note d'information WP/181, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, décrit l'expérience de ce pays dans l'élaboration d'un plan comptable unique censé être un instrument conçu pour harmoniser et unifier les systèmes comptables de toutes les compagnies du secteur aéronautique. Des ateliers ont été tenus avec les exploitants de transport aérien nationaux en vue d'échanger les informations comptables de chaque exploitant ainsi que les informations utilisées par les autorités aéronautiques pour analyser la situation économique et financière pour établir un plan comptable. Le Plan en est encore en phase d'essai et le Venezuela poursuivra l'évaluation et l'analyse des dossiers comptables et appliquera à terme le système comptable à l'ensemble de son secteur aéronautique.

43.6 Dans sa note d'information WP/182, la République bolivarienne du Venezuela indique qu'un système de données statistiques sur le transport aérien (SIETA) a été introduit par son Institut national de l'aviation civile (INAC). Le SIETA a amélioré la surveillance quotidienne des performances des opérations aériennes en temps réel, sur la base des données fournies et rassemblées dans une base de données centrale et a permis de produire les indicateurs opérationnels nécessaires au processus décisionnel. La note indique en outre que le SIETA a été intégré dans le système d'alerte précoce et les bases de données internes de l'INAC et qu'il est disponible dans tous les aéroports où sont exploités des services aériens.

43.7 La Mongolie présente sa note d'information WP/324, dans laquelle sont analysés l'évolution du trafic passagers et fret (international et intérieur) depuis 1993, ainsi que le système aéroportuaire actuel en Mongolie, avec des statistiques aéroportuaires annuelles pour les années 2010-2012. La note décrit les grandes avancées et réalisations dans le secteur de l'aviation de la Mongolie ainsi que les mesures connexes prises pour faire face aux défis au cours du dernier triennat.

43.8 Lors de l'examen des rapports du Conseil présentés dans les notes WP/53 et WP/54, la Commission reconnaît la nécessité de données aéronautiques pour diverses tâches essentielles et notamment l'évaluation des tendances du transport aérien en fonction de la croissance économique et d'autres facteurs touchant la croissance du trafic aérien ainsi que les travaux sur la libéralisation des services aériens internationaux. La Commission note les activités entreprises par l'Organisation dans le domaine des données sur l'aviation – surveillance, et analyse et entérine les tâches futures prévues pour le prochain triennat.

43.9 En ce qui concerne la proposition exposée dans la note WP/53, visant à mettre en place un groupe de travail multidisciplinaire pour étudier l'élaboration d'un ensemble approprié de données sur l'aviation, y compris des prévisions, ainsi que les préoccupations exprimées par un État membre au sujet de la prolifération des groupes de travail, qui tiennent compte du budget de l'Organisation pour le prochain triennat, il est confirmé qu'un tel groupe de travail sera créé au sein du Groupe d'experts en statistiques existant, dont la composition sera revue et actualisée, au besoin.

43.10 Plusieurs États membres disent appuyer fortement la proposition présentée dans la note WP/184, à savoir que l'OACI élabore des études et des orientations méthodologiques, que les États pourront utiliser et qui permettraient de comprendre et de mesurer les effets de la libéralisation ; ces études et orientations aideraient à mener un processus de libéralisation des services aériens internationaux

dans les États. En outre, des études économiques et un système de surveillance aideraient à expliquer les effets de la libéralisation et son évolution. Ces États avancent que ces études et lignes directrices contribueraient à assurer une concurrence loyale entre les États qui ont des inégalités marquées dans les aspects économiques et technologiques du domaine de l'aviation civile, afin que tous les États en cause profitent de la libéralisation des services aériens.

43.11 Certains États membres indiquent que la réalisation de ces études et d'un système de surveillance, qui serait une tâche nouvelle, entraînera d'importants coûts pour l'Organisation, qui sera peut-être déjà confrontée à des contraintes budgétaires pour accomplir les tâches établies pour le prochain triennat dans le cadre du budget à croissance nominale nulle. À cet égard, certains États membres font remarquer que des études de cas sur la libéralisation ont déjà été incluses dans la liste prioritaire des tâches adoptée par ATConf/6 et qu'il appartient au Conseil de décider quelles études devraient être réalisées. Toutefois, un État membre fait part de sa préoccupation quant aux priorités et à la description vaste des études adoptée par ATConf/6 et propose que la tâche spécifique proposée dans la note WP/184 soit incluse dans le programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat.

43.12 La proposition est notée par la Commission et il est convenu que ces études économétriques et un système de surveillance pourraient être élaborés sous réserve de la disponibilité de suffisamment de temps et de ressources. À cet égard, il est fait mention de la recommandation d'ATConf/6 visant à créer un fonds volontaire pour le transport aérien afin d'accomplir des tâches supplémentaires dans le domaine du transport aérien. Ce fonds, s'il est disponible, pourrait être utilisé pour accomplir la tâche proposée dans la note WP/184.

43.13 La Commission prend note des informations présentées dans les notes WP/319, WP/181, WP/182 et WP/324.

Point 44 : Autres questions à examiner par la Commission économique

44.1 Dans sa note d'information WP/314, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) appelle l'attention sur la question des droits du travail, concernant les travailleurs étrangers dans l'industrie du transport aérien. L'ITF soutient le point de vue que l'OACI devrait inviter la participation et la coopération des États membres, de l'industrie, des organisations internationales et d'autres parties prenantes, dans la réalisation de l'objectif du développement économique du transport aérien. Il est avancé qu'il est nécessaire que l'OACI travaille en coopération avec l'OIT afin de réaliser ce but, notamment dans les pays où l'aviation se développe à un rythme rapide.

44.2 La Commission prend acte des renseignements fournis dans la note WP/134.

— FIN —