

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 1 de
l'ordre du jour: Situation économique des aéroports, des fournisseurs de services de navigation
aérienne et leurs relations financières avec les transporteurs aériens et les
autres usagers**

**SITUATION FINANCIÈRE DES AÉROPORTS ET
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note expose les résultats d'une étude sur la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne. La suite à donner par la Conférence est proposée au paragraphe 5.1.

1. Historique

1.1 L'objet de l'étude présentée dans cette note est d'aider la Conférence dans l'examen des questions relatives à l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne qui seront évoquées à propos des différents points de l'ordre du jour. Cette étude, qui se fonde sur les données pour l'année 1998 (ou dans certains cas 1997 ou 1999), s'articule en trois sections: 1 — Aspects financiers des activités des aéroports internationaux; 2 — Aspects financiers des services de navigation aérienne; 3 — Situation financière des entreprises de transport aérien régulier et incidences des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Des comparaisons sont faites, lorsque c'est pertinent et possible, avec les résultats d'une étude semblable réalisée pour la Conférence sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM) de 1991 sur la base de données pour 1989 (ou dans certains cas 1988 ou 1990). Les sources des analyses figurant dans les sections 1 et 2 sont indiquées au début de chacune d'elles, tandis que la section 3 repose entièrement sur des données reçues dans le cadre du Programme statistique de l'OACI.

1.2 La présente note résume les données reçues des États essentiellement en termes globaux et régionaux. Ce résumé, accompagné des données communiquées en ce qui concerne certains aéroports

(15 pages)

I:\JobTransfer\French\ANSCONF\ansc.wp.03.fr.wpd

ou groupes d'aéroports et services de navigation aérienne, sera publié après la Conférence, dans le cadre d'une documentation détaillée sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne établie pour la Conférence.

2. Section 1 — Aspects financiers des activités des aéroports internationaux

2.1 Couverture

2.1.1 Les analyses qui figurent dans la présente section reposent sur les données financières communiquées par 88 États pour 271 aéroports ou groupes d'aéroports¹. En ce qui concerne 252 aéroports (ou groupes d'aéroports), les données étaient disponibles pour les recettes et les dépenses. Il s'agit de données communiquées au moyen du formulaire OACI du transport aérien J — Données financières d'aéroport, ainsi qu'en réponse à un questionnaire de préparation de la Conférence portant aussi sur une série d'autres questions, qui a été adressé aux États sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999. Les statistiques de trafic utilisées sont essentiellement celles qui ont été fournies dans le cadre du Programme statistique de l'OACI, au moyen du formulaire OACI du transport aérien I — Trafic des aéroports. Pour 40 aéroports (ou groupes d'aéroports), on ne disposait pas de statistiques de trafic.

2.1.2 Le fait que dans de nombreux cas les données soient incomplètes, en particulier pour les dépenses, est une limitation importante. Dans certains cas par exemple, l'amortissement et d'autres dépenses en immobilisations qui constituent un important poste de dépenses pour des entreprises à forte intensité de capital comme le sont les aéroports, n'ont pas été mentionnés ou bien des montants anormalement bas ont été communiqués. De même, dans bien des cas la totalité ou la quasi-totalité des dépenses effectuées dans des domaines tels que le contrôle d'approche et d'aérodrome (souvent assurés par l'entité qui fournit les services de route et inclus dans les données financières pour les services de navigation aérienne), ainsi que les services météorologiques, n'ont pas été communiqués. Pour ces raisons, et en raison aussi des différentes structures d'organisation dans le cadre desquelles les aéroports sont exploités, il n'a pas été fait de comparaisons entre aéroports.

2.1.3 Le nombre d'aéroports pour lesquels les données ont été communiquées n'est pas élevé si l'on considère que les plans de navigation aérienne régionaux de l'OACI mentionnent un nombre de 1 178 aéroports ouverts à la circulation internationale en 1998. Toutefois, les données communiquées portent essentiellement sur les grands aéroports internationaux² d'États qui, en 1998, intervenaient pour 91 % du nombre total de passagers acheminés par les entreprises de transport aérien régulier du monde et pour 86 % de leur trafic passagers international.

2.1.4 En même temps, les données utilisées pour la présente étude représentent une meilleure couverture que celles qui étaient disponibles pour l'étude réalisée à l'occasion de la Conférence CARFM de 1991. À l'époque, des données financières étaient disponibles pour 297 aéroports ou groupes d'aéroports de 69 États (ceci incluant des données de recettes consolidées pour 71 aéroports des États-Unis) qui en 1989 intervenaient pour environ 71 % du nombre total de passagers acheminés par les entreprises de transport aérien du monde, et environ 78 % de leur trafic passagers international.

-
1. Il s'agit de deux cas de groupes d'aéroports où le nombre d'aéroports compris dans le groupe n'a pas été indiqué.
 2. Lorsque des données consolidées ont été communiquées pour un groupe d'aéroports, il est possible que le groupe comprenne des aéroports desservant uniquement le trafic intérieur.

2.2 Analyse des données

2.2.1 Pour les aéroports pour lesquels des recettes totales et des dépenses totales ainsi que des statistiques de trafic ont été communiquées, les recettes totales s'élèvent à 12 730 dollars des États-Unis par unité de trafic et les dépenses totales à 10 420 dollars par unité de trafic (une unité de trafic correspond à 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste). Les aéroports ayant un trafic annuel inférieur à 50 unités de trafic n'ont pas été inclus dans ces calculs. Les recettes totales exprimées sous la forme d'un pourcentage des dépenses totales, ventilées par région, sont présentées dans le Tableau 1. Il ressort de ce tableau qu'en 1998 les recettes ont dépassé (ou égalé) les dépenses dans le cas de 190 aéroports (ou groupes d'aéroports), soit les trois quarts du total. Par comparaison, dans l'étude préparatoire à la Conférence CARFM de 1989 seulement 92 aéroports (un tiers du total considéré) affichaient des recettes supérieures aux dépenses. Comme cela était le cas dans l'étude préparatoire à la Conférence CARFM de 1991, la grande majorité des aéroports affichant des recettes qui dépassent les dépenses de 175 % ou plus n'ont apparemment pas communiqué toutes leurs dépenses.

TABLEAU 1

**RECETTES TOTALES DES AÉROPORTS PAR RAPPORT AUX
DÉPENSES TOTALES COMMUNIQUÉES**

1998

	Nombre d'États	Nombre d'aéroports	Nombre d'aéroports dont les recettes sont inférieures aux dépenses communiquées				Nombre d'aéroports dont les recettes sont supérieures aux dépenses communiquées				
			Total partiel	0-49%	50-74 %	75-99 %	Total partiel	100-124 %	125-149 %	150-174 %	175 % et plus
Afrique	18	68	25	10	3	12	43	5	1	11	26
Asie, Moyen-Orient et Pacifique	24	40	11	3	1	7	29	8	6	4	11
Amérique centrale, Caraïbes et Amérique du Sud	10	27	4	1	2	1	23	3	2	2	16
Europe	32	101	17	4	7	6	84	34	20	15	15
Amérique du Nord	2	16	5	2	1	2	11	6	2	3	0
Échantillon total	86	252	62	20	14	28	190	56	31	35	68

2.2.2 Les données communiquées ont révélé une relation entre le volume de trafic et la rentabilité. Ainsi, les dépenses par unité de trafic s'élevaient en moyenne à 15 000 dollars des États-Unis pour les aéroports ayant un trafic annuel inférieur à 300 unités de trafic, la moyenne était d'environ 9 400 dollars pour ceux dont le trafic était compris entre 300 et 2 500 unités et elle était de l'ordre de 8 000 dollars pour ceux qui affichaient entre 2 500 et 25 000 unités de trafic. Les aéroports dont le trafic dépassait 25 000 unités étaient fort peu nombreux (16 seulement), avec un large intervalle de variation (entre 3 000 dollars et 40 000 dollars). Ces moyennes doivent être considérées avec prudence, vu le caractère incomplet des données sur les dépenses.

2.2.3 Le Tableau 2 compare les recettes totales, exprimées en pourcentage des dépenses totales, pour les 77 aéroports de 30 États pour lesquels ces données étaient disponibles tant pour 1989 que pour 1998. Le tableau confirme l'amélioration persistante de la situation financière pour l'échantillon dans son ensemble. Seulement 12 des 77 aéroports n'ont pas couvert leurs dépenses en 1998, contre 24 en 1989. Pour l'ensemble des aéroports de l'échantillon, les recettes totales exprimées en dollars des États-Unis ont augmenté plus rapidement que les dépenses, les taux annuels moyens étant respectivement de 9,2 % contre 7,4 %. Par ailleurs, il ressort clairement d'une analyse plus poussée que les dépenses par unité de trafic ont été en moyenne moins élevées pour les aéroports de taille comparable exploités par des entités autonomes que pour les autres aéroports.

2.2.4 Des subventions d'exploitation ont été mentionnées par 19 États pour 61 aéroports et groupes d'aéroports. Il s'agit d'États d'Europe et d'Amérique du Nord ayant des activités aéronautiques majeures. Dans l'étude précédente, des subventions avaient été mentionnées par 11 États pour 121 aéroports ou groupes d'aéroports (ceux-ci incluant les 71 aéroports des États-Unis pour lesquels les données ont été combinées).

TABLEAU 2

**RECETTES TOTALES DES AÉROPORTS PAR RAPPORT AUX DÉPENSES
TOTALES POUR 77 AÉROPORTS POUR LESQUELS CES DONNÉES
ONT ÉTÉ COMMUNIQUÉES EN 1989 ET EN 1998**

Année	Nombre d'aéroports où les recettes sont inférieures aux dépenses communiquées				Nombre d'aéroports où les recettes sont supérieures aux dépenses communiquées				
	Total partiel	0-49 %	50-74 %	75-99 %	Total partiel	100-124 %	125-149 %	150-174 %	175 % et plus
1989	24	4	6	14	53	25	7	3	18
1995	12	3	2	7	65	15	13	19	18

2.2.5 Les recettes de redevances de services d'escale ont été communiquées par 35 États, situés principalement en Afrique (9 États) et en Europe (22 États), comprenant 104 aéroports ou groupes d'aéroports. Elles représentaient en moyenne 16 % du total des recettes pour ces aéroports.

2.2.6 Les recettes provenant d'activités extra-aéronautiques, comprenant toutes les recettes de concessions et locations ainsi que toutes les «autres» recettes non directement liées aux activités de transport aérien, ont représenté en moyenne 34 % des recettes totales par aéroport. C'est en Amérique du Nord que

le pourcentage a été le plus élevé, avec une moyenne de 56 % de ces recettes, tandis que l’Afrique, l’Amérique centrale et l’Amérique du Sud avaient les plus basses moyennes régionales (21-22 %). (Les aéroports nord-américains ne sont pas eux-mêmes prestataires de services de la circulation aérienne, ce qui réduit leurs redevances de trafic aérien et augmente donc la part que représentent les recettes extra-aéronautiques). De nombreux aéroports internationaux européens ainsi que les grands aéroports de la Région Asie et Pacifique et du Moyen-Orient ont affiché des proportions de quelque 50 % ou plus. La proportion de recettes extra-aéronautiques est généralement plus élevée dans le cas des aéroports ayant un fort volume de trafic; ainsi, la moyenne était de 58 % pour les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 25 000 unités de trafic.

2.2.7 Le Tableau 3 compare les recettes extra-aéronautiques des aéroports pour lesquels elles ont été communiquées tant en 1989 qu’en 1998. Il montre que le pourcentage moyen des recettes extra-aéronautiques dans les recettes totales a légèrement augmenté, passant de 34 % en 1989 à 36 % en 1998. Le pourcentage a augmenté dans toutes les régions à l’exception de l’Amérique du Nord, des Caraïbes, de l’Amérique centrale et de l’Amérique du Sud. L’échantillon pour l’Amérique du Nord était cependant limité à un État. La recette extra-aéronautique moyenne par passager dans le monde est passée au cours de cette période de 3,86 dollars des États-Unis à 5,22 dollars en prix courants, mais en termes réels elle n’a augmenté que marginalement (passant de 5,07 dollars des États-Unis en 1989 à 5,22 dollars en 1998, calculée aux prix de 1998)³. C’est en Europe que les recettes extra-aéronautiques par passager ont été les plus élevées, atteignant 6,84 dollars; cependant, 1998 a été la dernière année complète où les passagers voyageant entre des États membres de l’Union européenne ont eu droit à des achats hors-taxes.

2.2.8 Des dépenses en immobilisations, incluant amortissement et intérêt, ont été communiquées pour 187 aéroports (ou groupes d’aéroports), soit environ les deux tiers du nombre total d’aéroports couverts par l’étude. La comparaison entre ces dépenses et le total des dépenses montre qu’elles ont représenté en moyenne 27 % du total des dépenses des aéroports, alors que la proportion était de 20 % dans l’étude préparatoire de la Conférence CARFM de 1991 (où 147 aéroports ou groupes d’aéroports, soit environ la moitié du total des répondants, n’avaient pas communiqué de dépenses d’amortissement). La part moyenne des dépenses en immobilisations a été plus élevée pour les aéroports d’Asie/Pacifique et d’Amérique du Nord (environ 35-40 %) que pour ceux des autres régions, tandis que c’est pour les aéroports d’Amérique centrale et d’Amérique du Sud qu’elle était la plus basse (8-13 %). En Europe, elle était de l’ordre de 30 à 35 %. Il est intéressant de noter la relation directe observée entre la part que représentent les dépenses en immobilisations dans le total des dépenses et le volume de trafic. Cette part était en moyenne inférieure à 25 % des dépenses pour les aéroports dont le trafic était inférieur à 5 000 unités, elle était de l’ordre de 30 % entre 5 000 et 25 000 unités, tandis qu’elle dépassait 40 % pour les plus grands aéroports (plus de 25 000 unités de trafic).

3. L’indice des prix à la consommation (IPC) pour les États-Unis est passé de 100 en 1989 à 131,4 en 1998.

TABLEAU 3

**RECETTES EXTRA-AÉRONAUTIQUES, EN POURCENTAGE DES RECETTES
 TOTALES ET PAR PASSAGER, DES AÉROPORTS POUR LESQUELS
 CES DONNÉES ONT ÉTÉ COMMUNIQUÉES EN 1989 ET EN 1998**

	Nombre d'États	Recettes d'activités extra-aéronautiques		Recettes d'activités extra-aéronautiques			
		Nombre d'aéroports	Pourcentage des recettes totales	Nombre d'aéroports	Recettes par passager (\$US)		
			1989	1998		1989	1998
Monde	31	78	34	36	53	3,86	5,22
Afrique, Asie, Moyen-Orient et Pacifique	13	23	30	35	9	2,69	4,51
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud	5	16	21	18	10	2,14	1,93
Europe	12	31	38	45	30	4,76	6,84
Amérique du Nord	1	8	52	44	4	4,65	4,07

2.2.9 Les dépenses d'investissements ont été communiquées pour 220 aéroports de 67 États (voir le Tableau 4). Les dépenses d'investissements brutes pour ces aéroports se sont élevées en 1998 à 7 621 millions de dollars des États-Unis, soit 6 365 dollars par unité de trafic. Ces États intervenaient en 1998 pour 46 % du nombre total de passagers acheminés par les entreprises de transport aérien régulier du monde, et 67 % de leur trafic passagers international. La moyenne était fortement influencée par une poignée d'aéroports des régions Asie et Moyen-Orient ayant entrepris des programmes d'équipement majeurs. Pour les autres régions, les moyennes étaient bien inférieures à 5 000 dollars des États-Unis par unité de trafic.

TABLEAU 4

DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS POUR 220 AÉROPORTS

1998

	Nombre d'États	Nombre d'aéroports	Montant total des dépenses d'investissements (milliers de \$US)	Dépenses d'investissements par unité de trafic (milliers de \$US)
Afrique	15	62	318 575	4 160
Asie, Moyen-Orient et Pacifique	15	25	3 397 344	12 626
Amérique centrale, Caraïbes et Amérique du Sud	8	20	82 731	1 244
Europe	28	103	3 520 035	4 883
Amérique du Nord	1	10	302 476	4 189
Échantillon total	67	220	7 621 161	6 365

2.3 Conclusions

2.3.1 Les données communiquées montrent qu'une nette amélioration de la situation financière des aéroports s'est produite au cours de la dernière décennie. Il apparaît cependant aussi que pour de nombreux aéroports du monde les dépenses en immobilisations ne figurent pas du tout dans leur comptabilité ou n'y figurent que partiellement, comme c'est souvent le cas aussi pour d'autres dépenses. Compte tenu de ce fait, il peut être supposé que la majorité des aéroports internationaux pour lesquels les données n'ont pas été communiquées, et dont le volume de trafic est généralement faible, fonctionnent encore à perte.

3. Section 2 — Aspects financiers des services de navigation aérienne

3.1 Couverture

3.1.1 Les analyses que contient la présente section sont basées sur les données financières concernant les services de navigation aérienne communiquées par 71 États et les statistiques de trafic communiquées par 66 de ces États pour 1998 (ou dans certains cas 1999). Les données ont été communiquées au moyen des formulaires OACI du transport aérien K (Données financières) et L (Statistiques de trafic) ou en réponse au questionnaire de préparation de la conférence adressé aux États sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999.

3.1.2 En 1998, les compagnies aériennes des 71 États qui ont communiqué des données représentaient 79 % du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées par les entreprises de transport aérien régulier du monde dans le cadre de vols réguliers et non réguliers intérieurs et internationaux et 78 % des tonnes-kilomètres réalisées en trafic international. Par comparaison, des données avaient été communiquées par 57 États représentant près de 70 % du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées en trafic international lorsqu'une analyse comparable avait été effectuée pour 1989.

3.2 Analyse des données

3.2.1 Le Tableau 5 montre que les recettes ont égalé ou dépassé les dépenses dans 49 des 62 États qui ont communiqué des données sur les recettes et les dépenses, ce qui représente une amélioration considérable par rapport à 1989, année où seulement 24 États sur 49 affichaient des recettes dépassant les dépenses. La situation s'est améliorée dans toutes les régions et la principale explication est l'insistance grandissante que mettent les États en général sur le recouvrement des coûts de leurs services de navigation aérienne. La croissance persistante du trafic aérien et l'augmentation du nombre d'États qui imposent des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont d'autres éléments pertinents. *Toutefois, de même que pour les données d'aéroport, les très hauts ratios des recettes aux dépenses s'expliquent peut-être avant tout par une identification et une communication moins complètes pour les dépenses que pour les recettes.*

3.2.2 Le Tableau 6 compare le total des recettes en pourcentage du total des dépenses dans les 26 États pour lesquels ces données étaient disponibles tant pour 1989 que pour 1998. Il confirme les améliorations qui se sont produites depuis 1989, année où 9 des 26 États, contre 18 en 1998, avaient mentionné des recettes supérieures à leurs dépenses totales. Entre 1989 et 1998, les recettes pour ces États se sont accrues à un taux annuel de 12,7 % contre 7,3 % pour les dépenses. Une analyse plus détaillée indique que les dépenses par vol avaient tendance à être moins élevées dans les États où la fourniture des services de la navigation aérienne relevait d'une entité autonome.

3.2.3 Les redevances de services de navigation aérienne ont représenté en moyenne 97 % des recettes totales par État pour les 63 États pour lesquels ces renseignements étaient disponibles pour 1998. Dans sept cas les autres recettes consistaient uniquement en dons ou subventions, ou en incluaient. Quarante et un États ont mentionné les redevances de services de navigation aérienne comme seule source de recettes. Pour les 27 États qui ont communiqué des données sur les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome, les recettes de cette source représentaient en moyenne 24 % des recettes totales des redevances.

3.2.4 Des 65 États pour lesquels des données sur le total des dépenses étaient disponibles pour 1998, 51 ont communiqué des données sur l'amortissement, qui représentait en moyenne pour ces États 17 % du total des dépenses. Cela représente un changement marqué par rapport à 1989, année où l'amortissement communiqué par 39 États représentait en moyenne 9 % du total des dépenses. Il peut être supposé que cette évolution reflète les investissements considérables consacrés dans le monde aux nouvelles installations de navigation aérienne et une conscience grandissante de la nécessité d'entière prise en compte de l'amortissement dans la comptabilité des fournisseurs de services de navigation aérienne. Néanmoins, étant donné que dans plusieurs cas les données de coût sur l'amortissement n'étaient pas disponibles (ou n'ont pas été communiquées), la question se pose à nouveau de savoir dans quelle mesure de nombreux États tiennent compte de cet important élément de coût lorsqu'ils établissent la base de calcul de leurs redevances de services de navigation aérienne, et constituent ainsi des réserves pour le renouvellement et le développement des installations et services.

TABLEAU 5

**TOTAL DES RECETTES DES INSTALLATIONS ET SERVICES DE ROUTE
PAR RAPPORT AU TOTAL DES DÉPENSES COMMUNIQUÉES
1998**

	Nombre d'États	Nombre d'aéroports où les recettes sont inférieures aux dépenses communiquées				Nombre d'aéroports où les recettes sont supérieures aux dépenses communiquées				
		Total partiel	0- 49 %	50- 74 %	75- 99 %	Total partie 1	100- 124 %	125- 149 %	150- 174 %	175 % & plus
Échantillon total	57	13	2	1	10	44	27	4	5	8
Afrique, Asie, Moyen-Orient et Pacifique	19	2	1	0	1	17	10	2	2	3
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Sud ¹⁾	10	4	1	1	2	6	2	0	0	4
Europe	27	7	0	0	7	20	14	2	3	1
Amérique du Nord	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0

1) y compris la COCESNA (6 États)

3.2.5 Vingt-huit États ont communiqué des dépenses d'investissements sur le Formulaire K pour 1998. Pour ces États, leur montant brut représentait 1 642 millions de dollars des États-Unis, ce qui correspond à 139 dollars par vol.

TABLEAU 6

**TOTAL DES RECETTES DES INSTALLATIONS ET SERVICES DE ROUTE
PAR RAPPORT AU TOTAL DES DÉPENSES DANS 26 ÉTATS
POUR LESQUELS CES DONNÉES ONT ÉTÉ COMMUNIQUÉES
EN 1989 ET EN 1998**

Année	Nombre d'États où les recettes sont inférieures aux dépenses communiquées				Nombre d'États où les recettes sont supérieures aux dépenses communiquées				
	Total partiel	0-49 %	50-74 %	75-99 %	Total partiel	100-124 %	125-149 %	150-174 %	175 % & plus
1989	17	6	3	8	9	6	0	1	2
1998	8	1	1	6	18	14	2	0	2

3.2.6 D'après les données disponibles sur les coûts par catégorie de service, ce sont les services de la circulation aérienne (ATS) et les communications (COM) qui, pris ensemble, représentent la plus grande part du total des dépenses, s'étageant dans la plupart des États entre 70 et 95 %. La part que représentent les services météorologiques (MET) est également significative, variant généralement entre 5 et 20 % des dépenses. Les coûts des services d'information aéronautique (AIS) représentent en moyenne une part de 5 %. Ceux des services de recherches et sauvetage (SAR), communiqués par un très petit nombre d'États (14), se situaient, avec quelques exceptions, entre 0 et 3 % du total des dépenses. Comparés à ceux de 1989, les coûts ATS et COM, pris ensemble, semblent avoir continué à augmenter en termes relatifs (aussi bien qu'absolus), tandis que la part relative des coûts MET diminuait légèrement.

3.2.7 En ce qui concerne le recouvrement des coûts de la fourniture de services MET, il semble que de nombreux États ne tiennent peut-être pas compte de ces coûts lorsqu'ils établissent la base de calcul de leurs redevances de services de navigation aérienne. La raison en est sans doute que les services MET sont généralement assurés par un autre service gouvernemental ou une autre entité, distincts de ceux qui assurent les services ATS et COM. Une situation semblable existe en matière de coûts SAR.⁴

3.3 Conclusions

3.3.1 Les données disponibles indiquent que la situation financière des services de navigation aérienne s'est beaucoup améliorée au cours de la dernière décennie. Cependant, il est fréquent que des éléments de coût majeurs tels que l'amortissement ne soient pas inclus et la même chose s'applique aux coûts MET, qui constituent une catégorie de services majeure. En ayant ce fait à l'esprit, il peut être supposé que la majorité des États pour lesquels il n'a pas été communiqué de données, lesquels ont généralement de faibles volumes de trafic, ne recouvrent pas intégralement les coûts de la fourniture des services de navigation aérienne.

4. L'imputation des coûts des services SAR fait l'objet de la note ANSCConf-WP/16

4. **Section 3 – Situation financière des entreprises de transport aérien régulier et incidences des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne**

4.1 **Développement du trafic**

4.1.1 Le trafic régulier total des entreprises de transport aérien régulier du monde, mesuré en tonnes-kilomètres payantes réalisées, s'est accru à un taux annuel moyen de 5,1 % au cours de la période 1989-1998 (voir le Tableau 7). Au cours de la même période, le nombre de départs d'aéronefs s'est accru beaucoup plus faiblement (3,5 % par an), ce qui reflète une augmentation de la capacité en charge payante moyenne (passée de 24,7 tonnes en 1989 à 26,6 tonnes en 1998). Le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers a augmenté en moyenne de 3,1 % par an au cours de cette période.

4.2 **Résultats financiers des compagnies aériennes**

4.2.1 La situation financière des entreprises de transport aérien régulier du monde, internationaux et intérieurs combinés, est résumée au Tableau 8 pour la période 1989-1998. Au cours de cette période, les recettes d'exploitation exprimées en dollars des États-Unis ont augmenté à un taux annuel légèrement plus élevé (5,9 %) que le total des dépenses d'exploitation (5,8 %). Les résultats d'exploitation exprimés en pourcentage des recettes d'exploitation ont fluctué, avec un résultat d'exploitation de 4,3% en 1989 suivi de pertes de 0,8 %, 0,2 % et 0,8 % pour les trois années suivantes, et remontant ensuite pour parvenir à un résultat positif de 5,5 % en 1998. Les résultats nets (bénéfice ou perte après impôt sur le revenu, exprimé en pourcentage des recettes d'exploitation) ont varié, passant de 2 % en 1989 à des pertes au cours des cinq années suivantes, plongeant à -3,6 % en 1992, pour remonter ensuite à un résultat positif de 3 % en 1998. Ces résultats pour les entreprises de transport aérien régulier du monde considérées dans leur ensemble ne rendent pas compte des différences considérables dans les résultats financiers des différentes compagnies aériennes.

4.3 **Redevances d'aéroport et d'installations et services de route⁵**

4.3.1 Les coûts des redevances d'atterrissage et des redevances aéroportuaires connexes⁶ qui sont perçues sur les services internationaux et les services intérieurs des entreprises de transport aérien régulier du monde sont passés de 6 290 millions de dollars des États-Unis en 1989 à 11 000 millions de dollars en 1998, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 6,4 % (voir le Tableau 9). Cette évolution résulte à la fois de l'accroissement du trafic aérien au cours de cette période en termes de départs d'aéronefs (augmentation moyenne de 3,5 % par an) et de taille des aéronefs ainsi que des niveaux accrus des redevances. Toutefois, la proportion des redevances d'atterrissage et redevances aéroportuaires connexes dans le total des dépenses d'exploitation, alors qu'elle avait régulièrement augmenté de 1989 à 1995, passant de 3,7 à 4,5 %, est retombée par la suite à 3,9 % en 1998, ce qui reflète dans une certaine mesure les fluctuations du prix du pétrole, le carburant étant pour l'aviation un élément de coût d'importance majeure.

-
5. Dans cette section, l'examen des redevances de services de navigation aérienne est limité aux redevances d'installations et services de route; pour 1998, en effet, il était encore demandé seulement aux compagnies aériennes de communiquer ces redevances, mais non les diverses redevances de services de navigation aérienne séparément. La plupart des aéroports incluent les dépenses pour le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome dans l'assiette de calcul des redevances d'atterrissage, mais l'application de redevances distinctes de contrôle d'approche et d'aérodrome se développe.
 6. Les redevances d'usage payées directement par les passagers aux aéroports, qui sont substantielles en termes globaux, ne sont pas comprises.

TABLEAU 7
TOTAL DU TRAFIC RÉGULIER DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER DU MONDE
1989-1998

	Unité	1989	1998 ²⁾	Taux de croissance annuel moyen 1989-1998 (pour cent)
Départs d'aéronefs ¹⁾	[000]	13 945	18 980	3,5
Passagers transportés	[000]	1 109 478	1 462 380	3,1
Coefficient d'occupation passagers	%	68	69	-
Nombre total de tonnes-kilomètres réalisées	millions	222 977	348 780	5,1
Nombre total de tonnes-kilomètres disponibles	millions	366 528	584 210	5,3
Capacité en charge payante moyenne des aéronefs ¹⁾	tonnes	24,7	26,6	0,8

1) Exclusion faite des États de l'ex-Union soviétique

2) Les données pour 1998 sont provisoires

4.3.2 Les redevances d'installations et services de route payées par les compagnies aériennes sont passées de 2 560 millions de dollars des États-Unis en 1989 à 7 330 millions de dollars en 1998, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 12,4 %. Cette situation reflète non seulement l'accroissement du nombre d'États qui ont introduit au cours de cette période des redevances de services de navigation aérienne, mais aussi les efforts des États qui imposaient déjà ces redevances pour recouvrer une plus grande part du coût de la fourniture des installations et services de navigation aérienne. Par rapport au total des dépenses d'exploitation des compagnies, les redevances d'installations et services de route sont passées de 1,5 % en 1989 à 2,8 % en 1995 et se sont ensuite stabilisées; la proportion était de 2,6 % en 1998. La proportion des dépenses des compagnies aériennes consacrées aux redevances d'aéroport et d'installations et services de route combinées est ainsi passée de 5,2 % du total des dépenses d'exploitation en 1989 à 7,3 % en 1995, redescendant ensuite à 6,5 % en 1998.

TABLEAU 8

SITUATION FINANCIÈRE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER DU MONDE
SERVICES INTERNATIONAUX ET SERVICES INTÉRIEURS
TOTAL DES VOLS RÉGULIERS ET NON RÉGULIERS

1989-1998

Poste	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 ¹⁾	Augmentation annuelle moyenne 1989-1998 %
	En millions de dollars des États-Unis										
Total des recettes d'exploitation	177 800	199 500	205 500	217 800	226 000	244 700	267 000	282 500	291 000	298 500	5,9
Total des dépenses d'exploitation	170 200	201 000	206 000	219 600	223 700	237 000	253 500	270 200	274 700	282 000	5,8
Résultat d'exploitation	7 600	-1 500	-500	-1 800	2 300	7 700	13 500	12 300	16 300	16 500	-
Résultat net	3 500	-4 500	-3 500	-7 900	-4 400	-200	4 500	5 300	8 550	9 000	-
	Pourcentage du total des recettes d'exploitation										
Résultat d'exploitation	4,3%	-0,8%	-0,2%	-0,8%	1,0%	3,1%	5,1%	4,4%	5,6%	5,5%	-
Résultat net	2,0%	-2,3%	-1,7%	-3,6%	-1,9%	-0,1%	1,7%	1,9%	2,9%	3,0%	-

1) Les données pour 1998 sont provisoires

TABLEAU 9

INCIDENCES DES REDEVANCES D'AÉROPORT ET D'INSTALLATIONS ET SERVICES DE ROUTE
SERVICES INTERNATIONAUX ET SERVICES INTÉRIEURS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER
TOTAL DES VOLS RÉGULIERS ET NON RÉGULIERS

1989-1998

Poste	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Changement annuel moyen 1989-1998 %
	Millions de dollars des États-Unis										
Redevances d'atterrissage et redevances d'aéroport connexes	6 290	7 730	8 160	8 460	9 260	10 480	11 440	11 600	11 210	11 000	6,4
Redevances d'installations et services de route	2 560	3 250	4 050	5 240	5 390	6 280	7 080	7 200	7 570	7 330	12,4
Total des redevances d'aéroport et d'installations et services de route	8 850	10 980	12 210	13 700	14 650	16 760	18 520	18 800	18 780	18 330	8,4
	Pourcentage du total des dépenses d'exploitation										
Redevances d'atterrissage et redevances d'aéroport connexes	3,7	3,8	4,0	3,9	4,1	4,4	4,5	4,3	4,1	3,9	-
Redevances d'installations et services de route	1,5	1,6	2,0	2,4	2,4	2,6	2,8	2,7	2,8	2,6	-
Total des redevances d'aéroport et d'installations et services de route	5,2	5,5	5,9	6,2	6,5	7,1	7,3	7,0	6,8	6,5	-

4.3.3 En termes de dépenses d'exploitation unitaires par tonne-kilomètre disponible, les redevances d'atterrissage et redevances aéroportuaires connexes sont passées de 1,72 cents des États-Unis en 1989 à 2,32 cents en 1995, retombant ensuite à 1,88 cents en 1998. Cela représente une augmentation annuelle de 1,0 % en moyenne. Les redevances d'installations et services de route sont passées de 0,70 cents des États-Unis par tonne-kilomètre en 1989 à 1,44 cents en 1995, redescendant ensuite à 1,25 cents en 1998; ceci représente une augmentation annuelle moyenne de 6,7 %. En termes réels, les dépenses d'exploitation unitaires par tonne-kilomètre disponible ont diminué de 17 % au cours de la période 1989-1998 en ce qui concerne les redevances d'atterrissage et redevances aéroportuaires connexes, contre une augmentation de 36 % pour les redevances d'installations et services de route. Le total des dépenses des compagnies aériennes pour les redevances d'aéroport et les redevances d'installations et services de route est passé de 2,41 cents des États-Unis par tonne-kilomètre disponible en 1989 à 3,76 cents en 1995, baissant ensuite à 3,14 cents en 1998; cela représente un taux annuel moyen d'augmentation de 3,0 % au cours de la période considérée. (Par comparaison, en termes réels les dépenses d'exploitation totales par tonne-kilomètre disponible ont diminué de 28 % (25 % si l'on exclut le carburant) au cours de la période 1989-1998.

5. Suite à donner par la Conférence

5.1 La Conférence est invitée:

- a) à prendre note des informations qui figurent dans la présente note dans la perspective de l'examen de questions spécifiques au titre d'autres points de l'ordre du jour, et à en tenir compte en particulier lorsqu'elle examinera les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5)⁷;
- b) à formuler des observations sur la nécessité, la portée et la fréquence des analyses de la situation financière des aéroports internationaux et des services de navigation aérienne effectuées par l'OACI.

– FIN –

7. Dans la note ANSConf-WP/4, le Secrétariat propose de remplacer le titre de ce document par *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et d'installations et services de navigation aérienne*.