

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Projet

(PROJET DE) RAPPORT SUR LE POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR

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

1.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/3) présente une étude sur la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne fondée sur les données pour l'année 1998, en donnant des comparaisons avec 1989 lorsque cela est pertinent et possible. L'analyse des données financières d'aéroport porte sur 271 aéroports ou groupes d'aéroports de 88 États, couvrant 86 pour cent du trafic passagers international mais environ un quart seulement des 1 178 aéroports ouverts à la circulation internationale en 1998. Il ressort de l'analyse qu'une nette amélioration de la situation financière des aéroports s'est produite au cours de la dernière décennie. En 1998, pour les trois quarts des aéroports visés par l'analyse les revenus dépassaient les dépenses. Toutefois, l'étendue du recouvrement des coûts a peut-être été surestimée car les données sur les dépenses étaient incomplètes dans bien des cas, par exemple en ce qui concerne l'amortissement et autres coûts en capital. Par ailleurs, les dépenses effectuées dans des domaines tels que le contrôle d'approche et d'aérodrome et les services météorologiques n'ont fréquemment pas été communiquées. On peut donc supposer que la majorité des aéroports internationaux pour lesquels des données n'ont pas été communiquées, et qui ont généralement de faibles volumes de trafic, opèrent encore à perte. D'après l'analyse, certains éléments indiquent que les aéroports exploités par des entités autonomes ont des dépenses par unité de trafic moins élevées que les autres aéroports de taille comparable.

En ce qui concerne les services de navigation aérienne, des données ont été communiquées par 71 États. Il ressort de l'analyse que la situation financière des services de navigation aérienne s'est considérablement améliorée au cours de la dernière décennie. En 1998, les revenus ont égalé les dépenses dans 49 des 62 États qui ont communiqué des données sur les revenus et les dépenses. Cela s'explique principalement par l'insistance grandissante que mettent les États sur le recouvrement de leurs dépenses pour les services de navigation aérienne et par l'augmentation du nombre d'États qui perçoivent des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome. Cependant, des éléments de coût majeurs tels que l'amortissement ou les services météorologiques n'ont souvent pas été inclus. En ayant ces faits à l'esprit, on peut supposer que la majorité des États pour lesquels des données n'ont pas été communiquées et qui ont généralement de faibles volumes de trafic ne recouvrent pas intégralement les coûts de la fourniture des services de navigation aérienne.

En ce qui concerne les incidences des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne sur la situation financière des entreprises de transport aérien régulier du monde, la proportion des redevances d'atterrissage et redevances aéroportuaires connexes dans le total des dépenses d'exploitation, après avoir régulièrement augmenté, de 3,7 pour cent en 1989 à 4,5 pour cent en 1995, est retombée à 3,9 pour cent en 1998, tandis que celle des redevances d'installations et services de route, après être passée de 1,5 pour cent en 1989 à 2,8 pour cent en 1995, s'est stabilisée à 2,6 pour cent en 1998.

Le **Secrétariat** (WP/58) présente anticipativement, à titre d'information, des données tirées de la prochaine édition d'une circulaire annuelle intitulée *Le monde de l'aviation civile*, compilation des principaux événements de l'année 1999 dans l'aviation civile et de prévisions du trafic passagers jusqu'en 2002.

Le **Secrétariat** (WP/13) présente des prévisions de trafic à plus long terme indiquant notamment que l'on s'attend à ce que la demande de transport aérien exprimée en passagers-kilomètres soit multipliée par 2,7 au cours de la période 1997-2020, ce qui entraînera un doublement des mouvements aériens et du nombre d'aéronefs, avec des incidences au niveau de la fourniture et de la gestion de la capacité.

La **Géorgie** (WP/105) présente, pour information, les tendances du trafic aérien dans l'espace aérien géorgien.

Les notes de travail ci-après sont citées pour références, en vue d'un examen ultérieur au titre de ce point de l'ordre du jour: WP/18, présentée par le Secrétariat et relevant du point 2; WP/36 et WP/37 du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et WP/34 et WP/35 de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) relevant toutes du point 4; et WP/24 présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international et relevant du point 5.2.

1.2 Analyse

1.2.1 La Conférence convient que l'étude du Secrétariat apporterait des éléments contextuels et de référence utiles pour l'examen des points ultérieurs de l'ordre du jour. L'étude présente aussi un intérêt par elle-même et le Secrétariat devrait continuer à surveiller et à analyser la situation économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, selon qu'il est approprié et lorsque cela est nécessaire, en tenant compte des diverses observations formulées par les délégués concernant la nécessité d'étudier certains aspects de manière plus approfondie.
