

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**RAPPORT SUR L'INTRODUCTION ET SUR
LES POINTS 1 - 6 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints constituent le rapport sur l'Introduction et sur les points 1 - 6 de l'ordre du jour. Prière de les insérer dans le dossier du rapport.

INTRODUCTION

Lieu et durée de la Conférence

1. La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSTConf 2000) est ouverte le 20 juin 2000 dans la salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal. M. Assad Kotaite, Président du Conseil, ouvre la Conférence, suivi de M. M.-Y. Peissik, Président du Comité du transport aérien, qui prononce une allocution. M. R.C. Costa Pereira, Secrétaire général, souhaite la bienvenue aux participants et présente le Secrétariat de la Conférence. Les allocutions prononcées à la séance d'ouverture sont reproduites à l'Appendice A. La Conférence termine ses travaux le 28 juin 2000.

Ordre du jour

2. La Conférence adopte l'ordre du jour ci-après, qui a été approuvé par le Conseil et qui figure dans la note ANSTConf-WP/1:

1. **Situation économique des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne et leurs relations financières avec les transporteurs aériens et les autres usagers**

Vue d'ensemble de la propriété et du contrôle (y compris investissements transnationaux et propriété/gestion d'entités multiples, alliances), de la structure financière et organisationnelle de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, et de la situation financière des fournisseurs par rapport à celle des transporteurs aériens et des autres usagers.

2. **Questions organisationnelles**

Commercialisation, y compris participation privée (privatisation et concessions), obligations des entités autonomes, méthodes de réglementation des redevances, d'établissement des normes de performance et de suivi des performances (y compris besoins en données), entreprises de coopération ou coentreprises internationales (sur le plan des finances, de l'exploitation et/ou de la perception de redevances), y compris le financement collectif, et concepts connexes visés au Chapitre XV de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et dans la Résolution A16-10 de l'Assemblée.

3. **Questions de financement**

Évaluation des besoins, des sources, de la capacité et des mécanismes y compris des partenariats publics/privés; besoins au stade préparatoire, y compris pratiques saines et transparentes en matière de comptabilité et de recouvrement des coûts, planification économique, analyse coûts/avantages, notamment pour ce qui est de l'environnement, et élaboration de bilans de rentabilité.

4. **Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne**

Examen du rôle de l'État, obligations internationales y compris celles qui découlent des articles 15 et 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300/7), forme des mécanismes de réglementation et aspects tels que les suivants: protection contre les abus de monopole surtout lorsqu'il s'agit d'intérêts privés, non-discrimination, champ d'application des redevances d'usage, équité en matière de recouvrement des coûts, concurrence dans la fourniture de services (y compris, dans le cas des aéroports, des services d'escale), consultation des usagers et arbitrage des différends. Une attention particulière sera accordée dans ce contexte aux contraintes de capacité et à la question de l'attribution de créneaux.

5. **Politique de l'OACI**

Large évaluation et développement des principes énoncés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5), portant sur les points suivants:

5.1 **Statut, structure et forme de la politique de l'OACI**

Clarté, précision et forme de présentation des *Déclarations*; diffusion et application des principes énoncés dans les *Déclarations*; nécessité de transparence et de publication de la politique et des pratiques relatives aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne dans les États; opportunité corrélative de recevoir et de diffuser des renseignements sur l'application des *Déclarations* (y compris la possibilité de les présenter, en tout ou en partie, en tant que normes ou pratiques recommandées).

5.2 **Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

Grands principes tels que les suivants: non-discrimination, assiette des redevances, imputation des coûts, systèmes de redevances y compris l'aspect devises, et consultation des usagers, notamment à la lumière des faits nouveaux en matière, par exemple, de tarification au coût marginal, de préfinancement de projets au moyen de redevances, de recouvrement des coûts du GNSS, de coûts des services de recherches et de sauvetage assurés par les militaires, et d'incidence des changements organisationnels, distinction étant faite, au besoin, entre:

5.2.1 **Principes relatifs aux redevances d'aéroport**

Redevances spécifiquement aéroportuaires, telles que les redevances d'atterrissage, de stationnement, de services de passagers, de sûreté et de bruit, et développement des recettes extra-aéronautiques et pertinence de celles-ci dans la détermination des redevances de trafic aérien.

5.2.2 Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne

Redevances spécifiques aux services de navigation aérienne, telles que les redevances pour le contrôle de route et les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome.

6. Conseils et assistance de la part de l'OACI

Examen de la pertinence des activités et des documents tels que les manuels et circulaires, programmes d'ateliers et de séminaires, assistance en matière d'analyse des coûts/avantages, d'élaboration de bilans de rentabilité, de recherche de financement, de programmes coopératifs pour le recouvrement des coûts, la facturation et la perception, et aussi de coopération avec d'autres organisations.

Structure et règlement intérieur

3. La Conférence travaille en un organe unique et tient ... séances. L'examen de l'ordre du jour est précédé le lundi 19 juin et la matinée du mardi 20 juin par un séminaire préparatoire qui porte sur quelques questions clés que la Conférence doit examiner dans un cadre informel, avant de commencer ses travaux officiels dans l'après-midi du 20 juin.

4. Le règlement intérieur est le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683-AT/721). La règle 26, qui prévoit l'établissement de comptes rendus analytiques, a été suspendue par le Conseil.

Participation

5. Les États contractants ci-après de l'OACI sont représentés à la Conférence:

[noms à insérer]

6. Les ... délégations ci-après assistent à la conférence en qualité d'observateur:

[noms à insérer]

7. On trouvera à l'Appendice B la liste des participants.

Bureau

8. La Conférence élit le bureau ci-après:

Président de la Conférence:	M. T. Schmidt (Allemagne)
Premier Vice-Président:	M ^{elle} M.F. Nchapi (Lesotho)
Second Vice-Président:	M. C.A. Alvarez (Chili)

Secrétariat

9. Le Directeur du transport aérien, M. M. Elamiri, remplit les fonctions de Secrétaire de la Conférence, assisté du Chef de la Section de la gestion des aéroports et des installations et services de route, M.G. Finnsson. MM. G. Farag, Ö. Magnusson, B. Peguillan, U. Wickrama, A. Costaguta, J. Crayston, J.-C. Bugnet et Y. Wang sont Secrétaires adjoints. Les personnes ci-après assurent les fonctions suivantes: liaison avec la Direction du transport aérien – M. R.I.R Abeyratne; coordination de la documentation – M^{elle} M. Mikkola; coordination de la vérification des lettres de créance – M^{me} M. Boulos; coordination de la page web – M^{me} S. Joseph; et supervision des services de secrétariat – M^{mes} B. Walsh, A.M. Fuchs-Ledingham et N. Souto. Le Directeur adjoint du transport aérien, M. C.B. Lyle, remplit les fonctions de Conseiller de la Conférence.

10. Les services administratifs sont assurés sous la direction de M. V. Pattanayak, Directeur de l'administration et des services, par M. M. Blanch, Chef de la Section des Conférences et des services de bureau, par M^{elle} A. Craig, Administratrice du Contrôle de la documentation et par M. S. Gauthier, Superviseur du Groupe de la distribution interne. Les services linguistiques sont assurés sous la direction de M. Y.N. Beliaev, Sous-Directeur chargé des services linguistiques et des publications, assisté de M^{me} R.J. Ezrati, Chef de la Section interprétation.

Documentation

11. Une liste des documents liés aux travaux de la Conférence figure à l'Appendice C.

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 **Débat**

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.

**Point 2 de
l'ordre du jour: Questions organisationnelles**

ENQUÊTE MONDIALE

2.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/18 et Additif n° 1) passe en revue la situation actuelle en matière d'arrangements organisationnels, concernant notamment l'ampleur de la participation du secteur privé à la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne, ainsi que les nouvelles tendances qui apparaissent dans l'administration de ces services et installations. La note rend compte de la mise en place d'entités autonomes pour gérer les aéroports et, dans une moindre mesure, les services de navigation aérienne; elle décrit la nature et la portée des orientations de l'OACI sur la question et propose le renforcement du texte préconisant l'examen de la possibilité de créer des entités autonomes qui figure dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5).

2.2 Débat

2.2.1 La Conférence prend note des renseignements présentés par le Secrétariat général dans la note WP/18 et l'Additif n° 1; sous réserve de quelques changements mineurs, ces informations seront intégrées dans une circulaire regroupant certains documents choisis de la Conférence, aux fins de diffusion ultérieure aux États.

2.2.2 Tout en admettant que l'autonomie des fournisseurs pourrait ne pas être une solution appropriée dans tous les cas, de nombreux délégués appuient la proposition de renforcer le texte des orientations de l'OACI relatif à cette question. D'autres délégations estiment par contre qu'il importe vivement d'assurer, avant d'accorder l'autonomie à une entité d'exploitation, que la sécurité et l'efficacité seront renforcées et qu'il sera tenu compte des circonstances locales.

2.2.3 Il est estimé en outre qu'il convient de faire une distinction entre la privatisation et l'autonomie, question qui sera abordée ultérieurement.

2.2.4 La Conférence approuve les mesures proposées dans la note WP/18, en constatant que seul un changement mineur est proposé pour les paragraphes 6 et 27 des Déclarations du Conseil (Doc 9082/5), et elle adopte en conséquence la recommandation ci-après:

RECOMMANDATION 2/1**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE de donner une inflexion moins conditionnelle aux textes liminaires des Déclarations du Conseil, c'est-à-dire les paragraphes 6 et 27, de manière à recommander que les États étudient la possibilité de créer des entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs aussi bien que des usagers.

COMMERCIALISATION**2.3 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/6) présente les résultats d'une étude menée par l'OACI à l'intention des États et portant sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne. Cette étude contient les éléments suivants: précision des concepts et significations de différents termes utilisés à propos de la privatisation; analyse de l'évolution de la situation sur le plan de la propriété et de la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne; description de certaines options dont disposent les États; analyse des grandes questions à prendre en considération dans tout processus de privatisation; et mise en évidence des responsabilités incombant aux États dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'économie (notamment sur le plan de l'équité dans l'établissement des redevances).

L'**Australie** (WP/59) rend compte des réformes apportées aux domaines de la propriété et la gestion de l'infrastructure aéronautique, et en particulier de l'expérience acquise dans la privatisation des principaux aéroports.

Le **Chili** (WP/90) décrit son expérience de l'octroi de concessions en vue de la participation du secteur privé à la gestion des aéroports. Le Chili invite l'OACI à établir des directives pour aider les États à entreprendre ce processus.

L'**Égypte** (WP/86) décrit les mesures prises par le gouvernement pour procéder à l'expansion et à la privatisation des aéroports égyptiens, en concluant des contrats avec des investisseurs, en appliquant la méthode «Construire, exploiter et transférer» ou en recourant à une exploitation d'aéroports fondée sur les forces du marché. La note rend compte également de la croissance du trafic aérien aux aéroports égyptiens et des mesures prises pour régler le problème de leur congestion. L'**Égypte** (WP/102) décrit également le contexte organisationnel et juridique de la construction de l'aéroport international Marsa Alam.

La **Suisse** (WP/67) décrit l'organisation de ses aéroports et du fournisseur de services de navigation aérienne (Swisscontrol), ainsi que leurs modalités de financement.

Les **États-Unis** (WP/41) rendent compte de son expérience avec la gestion et la réglementation des aéroports, notamment d'un programme limité de privatisation, et présente leurs points de vue sur la privatisation. La note préconise la souplesse dans la gestion, ainsi que divers types d'exploitation et de propriété; elle souligne l'importance pour les États d'exercer une supervision de la sécurité et de la sûreté des exploitations; et elle invite la Conférence à envisager d'élaborer, à l'intention des États, des orientations sur la privatisation des aéroports.

La **Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)** (WP/93) présente des informations sur la gestion des aéroports dans certains de ses États membres.

La **Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)** (WP/89) rend compte de ses travaux sur la privatisation des aéroports. Elle invite la Conférence à appeler l'attention des États sur la liste qu'elle a dressée des éléments dont il faut tenir compte dans l'établissement d'une procédure de privatisation d'aéroport.

Le **Conseil international des aéroports (ACI)** (WP/49) invite la Conférence à convenir que les exploitants d'aéroports devraient disposer d'une certaine souplesse pour adopter les structures de propriété et de gestion qui leur permettent d'offrir les plus hauts niveaux de service à tous les usagers et de disposer du meilleur accès aux capitaux privés pour améliorer et développer leurs installations et services; les structures en question peuvent comprendre des formes de privatisation. L'ACI (WP/53) présente également des observations sur certains des points soulevés dans la note WP/26 de l'IATA (voir ci-après). Enfin, l'ACI (WP/68) souligne que les exploitants d'aéroports sont des entreprises commerciales qui peuvent gérer aussi bien un seul aéroport que tout un système ou un réseau d'aéroports, avec efficacité et rentabilité; par ailleurs, les réseaux aéroportuaires et les alliances d'aéroports peuvent générer des économies d'échelle et des normes de service élevées.

Le **Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)** (WP/64) est d'avis qu'il doit y avoir une place équitable, dans tout programme de privatisation de services aéronautiques, pour tenir compte des intérêts de l'aviation générale et des travaux aériens, notamment en ce qui concerne l'établissement de redevances et d'un mécanisme réglementaire de surveillance.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/26) appuie généralement la commercialisation des aéroports et des services de navigation aérienne; elle s'inquiète cependant de ce que la commercialisation conduit souvent à une hausse de la base des coûts utilisée pour le calcul des redevances, et donc à des redevances plus élevées. L'IATA souligne donc la nécessité de la consultation, de la transparence et d'une supervision économique indépendante. D'autre part, l'IATA (WP/33) invite la Conférence à adopter sa position, qui préconise l'interdépendance entre les redevances et les coûts et l'emplacement des installations, ainsi que l'abolition des subventions croisées. L'IATA indique qu'elle ne s'oppose pas aux associations ou alliances entre aéroports, dans la mesure où il en résulte des économies d'échelle pour l'industrie dont profiteront les compagnies aériennes par le biais de redevances moins élevées. Enfin, l'IATA (WP/104) présente des informations de base, ainsi que le texte de la «Déclaration de Santiago»

(conformes aux éléments présentés ci-dessus par la CLAC et dont il convient de tenir compte dans le processus de privatisation). La Conférence est invitée à examiner la Déclaration dans le cadre de ses délibérations et à envisager de l'adopter aux fins d'intégration dans ses conclusions.

2.4 Débat

2.4.1 En ce qui concerne les constatations et conclusions de l'étude du Secrétariat, résumées dans la note WP/6, la Conférence confirme qu'il n'existe pas une seule meilleure option que les États pourraient adopter pour gérer les aéroports et les services de navigation aérienne; il en existe de nombreuses formes, dont la privatisation. La Conférence convient également que dans toute démarche de commercialisation ou de privatisation, les États doivent s'assurer qu'ils conservent la responsabilité ultime pour la prestation des services, les questions de sûreté et de sécurité, ainsi que sur le plan de la réglementation économique, compte tenu de la nature monopolistique des fournisseurs de services. Plusieurs observations sont faites pour améliorer le contenu de l'étude du Secrétariat, ainsi que certaines définitions du glossaire de l'appendice (en particulier celles portant sur l'autonomie, les autorités de l'aviation civile et les entités privées). Ces observations seront prises en considération lors de la mise au point d'une version développée de l'étude qui sera ultérieurement distribuée par l'OACI. La Conférence note que certaines révisions seront également apportées au *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9572) ainsi qu'au *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) en se fondant sur les constatations et conclusions de l'étude.

2.4.2 Un long débat met en lumière des divergences d'opinion sur les questions de mise en réseau des aéroports et de subventions croisées entre aéroports, en particulier cette dernière. Plusieurs avantages et inconvénients des subventions croisées dans les systèmes aéroportuaires sont énoncés. Cependant, il est généralement reconnu que les États décideront de la marche à suivre en fonction de leur situation particulière sur la question des réseaux d'aéroports ou des systèmes d'aéroports. Toutefois, lorsque le subventionnement et les subventions croisées sont utilisées, le principe d'une transparence totale devra être appliqué. Compte tenu des différentes sortes de réseaux, il est convenu de recommander que l'OACI analyse et définisse plus avant le concept.

2.4.3 En ce qui concerne la liste des principes du processus de privatisation, présentée par la CLAC dans la note WP/89 et par l'IATA dans la note WP/104, son orientation est généralement acceptée, mais plusieurs réserves sont faites sur certains points. La Conférence juge que les indications que l'OACI pourrait mettre au point à ce sujet devraient prendre en compte ces réserves et éviter d'être trop impératives.

2.4.4 Pour donner effet à ces conclusions, la Conférence est convenue des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 2/2**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que les États, lorsqu'ils envisagent la commercialisation ou la privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, gardent à l'esprit que c'est l'État qui est responsable en dernière analyse de la sécurité et de la sûreté, ainsi que de la supervision économique des opérations des aéroports et des services de navigation aérienne, compte tenu de leur nature monopolistique.

RECOMMANDATION 2/3**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que l'OACI développe plus avant les orientations destinées aux États qui souhaitent commercialiser leurs aéroports ou leurs services de navigation aérienne. Dans ce contexte, elle devrait traiter des concepts des systèmes et réseaux d'aéroports.

INITIATIVES COOPÉRATIVES ET ENTREPRISES CONJOINTES INTERNATIONALES**2.5 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/5) a examiné la nécessité et la portée d'une coopération internationale dans le domaine des services de navigation aérienne. Il a noté que les grands éléments des systèmes CNS/ATM étaient des exemples typiques des installations et services pour lesquels une coopération internationale serait nécessaire et que la mise en œuvre de ces éléments permettrait de fusionner de nombreuses régions d'informations de vol pour en faire de plus vastes régions de gestion du trafic aérien, avec une réduction parallèle du nombre des centres de contrôle régional. La note indiquait aussi d'autres domaines où la coopération pourrait être utile, comme la planification, la recherche et le développement, la formation, le soutien technique, les services météorologiques pour la navigation aérienne et les services d'information aéronautique. La note décrivait différentes formes d'initiatives internationales de coopération ainsi que l'assistance que pourrait fournir l'OACI. La Conférence était invitée à étudier le rôle que l'OACI devrait jouer pour aider les États à établir et à exploiter des entreprises conjointes pour fournir des services de navigation aérienne et à recommander au Conseil que le texte des Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082/5 soit élargi pour mieux souligner l'importance et la valeur potentielle de ces entreprises conjointes, ainsi que pour identifier leurs formes les plus courantes. Le Secrétariat (WP/7) a aussi présenté une description du système actuel prévoyant des arrangements de financement conjoints pour les installations et services de navigation aérienne et analysé les utilisations possibles de ce concept pour d'autres applications, notamment la mise en œuvre des éléments CNS/ATM.

Le **Secrétariat** (WP/22) a examiné les avantages que présente la facturation et la perception conjointes des redevances de navigation aérienne, de même que les différents mécanismes en place et l'assistance que l'OACI pourrait prêter. La note recommandait aux États de participer à ces initiatives chaque fois qu'elles seraient avantageuses pour eux et proposait d'élargir dans ce sens le texte pertinent des Déclarations du Conseil.

2.6 Débat

2.6.1 Certains délégués expriment des préoccupations quant à la validité du rôle de l'OACI dans la fourniture d'une assistance pour établir et assurer la bonne marche de coentreprises et, en particulier, quant au recouvrement des coûts de l'assistance fournie par l'OACI au moyen de redevances de services de navigation aérienne. Cependant, suite à des explications quant à la nature de ce rôle et aux raisons du recouvrement des coûts, des avis sont exprimés selon lesquels le coût de la fourniture de cette assistance pourrait être recouvré auprès des usagers mais non être payé par le budget du Programme ordinaire de l'OACI, d'autant plus que le service fourni serait généralement limité à un groupe d'États et ne serait pas destiné aux États membres de l'OACI dans leur ensemble. Il est également reconnu que le rôle de l'OACI est d'aider les États dans ce domaine. Il est estimé qu'il vaut la peine d'examiner les alliances commerciales comme autre option dans les initiatives de coopération internationale. L'établissement, avec l'assistance de l'OACI, d'un organe conjoint de gestion de l'espace aérien supérieur par trois États de la Coopération est-africaine est également cité comme exemple de coopération internationale.

2.6.2 En ce qui concerne la question de la facturation et de la perception conjointes des redevances de services de navigation aérienne, il est convenu que les conditions peuvent varier d'un État à l'autre, et que seuls les États sont en mesure de décider quand la participation à des services conjoints de facturation et de perception leur serait avantageuse. En outre, lorsqu'ils envisagent d'utiliser une agence de perception des redevances, les États examinent différentes options et tiennent compte des orientations données dans la note WP/22, afin de protéger leurs intérêts. En ce qui concerne l'assistance que l'OACI pourrait fournir aux États, il est souligné qu'elle se limite à l'établissement de services et qu'elle n'englobe pas leur fourniture, dont les États sont responsables individuellement ou collectivement. Certaines inquiétudes sont exprimées au sujet de l'aspect pratique de la participation aux services conjoints de perception des redevances lorsque la fourniture des services de navigation aérienne est déléguée à une société privée.

2.6.3 En ce qui concerne son service de renforcement et de financement ATC, l'IATA explique que bien que ses accords avec les États contiennent une clause de confidentialité des données, le plan est transparent pour les États concernés et vise à financer l'infrastructure aéronautique dans ces États. Les frais d'administration prévus dans le contrat pourraient être comparés par l'État à ceux d'autres plans de perception dont les frais sont du domaine public. L'IATA souligne que le coût du service est intégré dans les redevances qu'elle perçoit auprès des usagers.

2.6.4 Pour donner effet à ses débats sur les initiatives de coopération internationale et sur la facturation et la perception conjointes, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 2/4**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que l'OACI insère dans les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082 et dans d'autres éléments d'orientation pertinents des textes visant à encourager la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation de services de navigation aérienne, lorsque cela est approprié.

RECOMMANDATION 2/5**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que

- a) les États ou leurs prestataires de services délégués envisagent de participer à des organismes conjoints de perception des redevances lorsque c'est avantageux, en tenant compte des éléments suivants:
 - 1) l'importance d'avoir eux-mêmes la maîtrise de la perception de leurs redevances;
 - 2) la nécessité d'étudier attentivement les conditions des modalités de prestation du service de collecte;
 - 3) l'identification et la description des coûts des services qui leur sont facturés;
 - 4) l'inclusion dans la redevance de tout droit administratif;
- b) le Conseil étoffe de façon adéquate le texte pertinent du Doc 9082.

SUIVI DE LA PERFORMANCE ET DE LA PRODUCTIVITÉ**2.7 Documentation**

Les **États-Unis** (WP/39) proposent qu'un ensemble de données mesurant la performance et l'efficacité soit recueilli par les prestataires de services de la circulation aérienne et soit utilisé pour estimer la valeur des services fournis et contribuer à étayer les décisions d'investissement.

L'**IATA** (WP/29) demande qu'il y ait un engagement à l'égard des principes d'amélioration de l'efficacité et de la productivité dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.

L'**IATA** (WP/85) souligne aussi la nécessité de voir les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne adopter des accords sur les niveaux de service, spécialement au regard des tendances à la commercialisation/privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne.

EUROCONTROL (WP/66) décrit le système d'examen des performances utilisé pour l'étude des performances de gestion de la circulation aérienne en Europe.

Est mentionnée à titre de référence une note de travail présentée par 38 États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) (WP/69) sur la gestion des aéroports comme entités commerciales, qui sera examinée sur le fond au titre du point 5.2.

2.8 Débat

2.8.1 Un large appui est exprimé vis-à-vis de la proposition visant à appliquer des mesures des performances dans les systèmes de gestion de la circulation aérienne, tant pour les services de route que pour les services d'aéroport, avec des paramètres couvrant la sécurité, les retards, la prévisibilité, la flexibilité, l'efficacité, la disponibilité, l'accès et le coût des services. Un certain nombre de délégués proposent que des paramètres de performance environnementale soient ajoutés à cette liste. Il est reconnu qu'il existe différentes formes de mesure des performances et que des problèmes pratiques pourraient se poser avec certains des paramètres. Des cibles de performance devraient être discutées avec les usagers.

2.8.2 La proposition exposée dans la note WP/29, visant à recommander l'introduction d'un principe d'amélioration de l'efficacité et de la productivité pour les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne est appuyée par une majorité de délégués. Toutefois, un certain nombre de délégués n'estiment pas qu'un tel principe devrait être une condition pour l'établissement de redevances. Certains délégués font observer que dans l'établissement de cibles d'efficacité et de productivité, afin d'améliorer la situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne, la sécurité et la sûreté ne devraient pas être perdues de vue. Des craintes sont exprimées au sujet de l'établissement de cibles d'efficacité pour les différents aéroports d'un réseau d'aéroports.

2.8.3 Le concept d'accords sur le niveau de service pour les aéroports et les fournisseurs de services de la circulation aérienne est reconnu comme une composante naturelle dans un environnement de commercialisation accrue. Il est estimé qu'il devrait s'agir d'accords mutuels entre différents fournisseurs et usagers, mais qu'ils devraient être seulement volontaires.

2.8.4 Pour donner effet à son débat sur la mesure des performances dans les services de la circulation aérienne, la Conférence convient de la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 2/6**LA CONFÉRENCE****RECOMMANDE**

- a) que les États, à leur option, encouragent leurs aéroports et leurs prestataires de services de navigation aérienne à:
 - 1) développer et recueillir des données sur les performances dans la fourniture de leurs services (portant sur des aspects tels que la sécurité, les retards, la prévisibilité, la souplesse, l'efficacité, la disponibilité, l'accès, l'environnement et le coût des services);
 - 2) utiliser ces paramètres pour évaluer et améliorer la qualité des services fournis;
 - 3) prendre en compte ces paramètres pour contribuer à étayer les décisions d'investissement;
 - 4) procéder à des consultations avec les usagers pour parvenir à une entente mutuelle et à un consensus;
 - 5) élaborer et maintenir des systèmes d'établissement des coûts qui permettraient aux usagers et aux prestataires de comprendre les coûts réels de la fourniture des services;
- b) que le Conseil inclue ce concept dans les orientations de politique de l'OACI.

**Point 3 de
l'ordre du jour: Questions de financement****3.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/8) présente une revue des sources de financement pour les aéroports et les services de navigation aérienne ainsi que des tendances nouvelles dans le financement des infrastructures. Le Secrétariat estime que les besoins d'investissements pour les aéroports et les services de navigation aérienne d'ici à l'année 2010 dépasseront 300 milliards \$US. Les résultats d'une enquête sur les pratiques des États en matière de financement des aéroports et des services de navigation aérienne, sur la base d'un questionnaire diffusé avant la Conférence, indiquent que l'autofinancement a remplacé le financement public comme source la plus fréquemment citée, en comparaison avec une étude similaire de 1991. L'utilisation grandissante de l'autofinancement et de l'emprunt auprès du secteur privé est clairement liée au nombre croissant d'entités autonomes qui gèrent des aéroports et des services de navigation aérienne. Un des résultats de l'autonomie accrue est la nécessité d'une plus grande imputabilité. Sur cette toile de fond le Secrétariat propose que les orientations existantes sur les aspects pratiques du financement des infrastructures, figurant dans les Manuels correspondants de l'OACI, soient revues et actualisées pour tenir compte des tendances les plus actuelles et de la façon dont les fournisseurs d'installations aéroportuaires et de services de navigation aérienne pourraient en bénéficier.

La **Suisse** (WP/67) décrit les aspects organisationnels et financiers des aéroports et des services de navigation aérienne suisses.

L'**IATA** (WP/32) émet l'avis que des mécanismes appropriés de recouvrement des coûts sont indispensables pour assurer le financement de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. L'IATA appelle à l'institution d'un programme de l'OACI pour aider les États à déterminer les coûts réels de l'exploitation des services de navigation aérienne, et à une coopération régionale accrue dans le financement de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

On mentionnera pour référence sous ce point des notes de travail présentées par le Secrétariat (WP/15), les États-Unis (WP/103) et l'ACI (WP/52 et 55), qui seront examinées ultérieurement sur le fond au titre du point 5.2.

3.2 Débat

3.2.1 La Conférence examine les informations communiquées par le Secrétariat et entérine la proposition visant à mettre à jour les éléments indicatifs existants sur le financement des infrastructures. Il est reconnu que les orientations nouvelles devraient être souples, eu égard au fait que chaque État prend ses propres décisions au regard de ses propres circonstances.

3.2.2 Certains délégués présentent des suggestions concernant les endroits où il est nécessaire d'apporter des améliorations dans les éléments indicatifs existants. Cela comprend des orientations

concernant la nécessité de veiller à ce que tous les coûts d'exploitation, directs et indirects, soient inclus dans les coûts pris pour base de calcul des redevances; l'attention accrue à porter à la question du retour sur investissement; la justification des immobilisations par des analyses coûts/avantages appropriées; le financement du développement; le financement par les municipalités; et l'intérêt pour les petits aéroports de constituer un réseau afin d'obtenir plus facilement des financements.

3.2.3 Les problèmes rencontrés par certains États dans l'obtention de financement pour le développement des infrastructures suscitent des observations générales, et la crainte est exprimée que beaucoup d'aéroports ne soient pas en mesure de générer les recettes nécessaires pour soutenir leur développement. L'avis est émis qu'il est nécessaire que la communauté aéronautique internationale de l'aviation développe une responsabilité collective à l'égard du financement du développement des infrastructures — plus particulièrement en rapport avec la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM — soit par le biais du concept d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation, actuellement examiné par le Conseil de l'OACI, soit par quelque autre mécanisme.

3.2.4 La Conférence convient que l'OACI devrait examiner la faisabilité de continuer d'aider les États à déterminer les coûts réels de l'exploitation de leurs services de navigation aérienne, afin de faciliter à la fois le recouvrement des coûts et le financement de la mise en œuvre de nouveaux services tels que les systèmes CNS/ATM.

3.2.5 À la lumière de ses débats, la Conférence adopte les deux recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 3/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil revoie et actualise selon les besoins les orientations relatives au financement des infrastructures qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

RECOMMANDATION 3/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil examine la faisabilité d'apporter une assistance aux États, lorsqu'ils le demandent, dans la détermination des coûts réels d'exploitation de leurs services de navigation aérienne, afin de faciliter aussi bien le recouvrement des coûts que le financement de la mise en œuvre de nouveaux services, tels les systèmes CNS/ATM.

Point 4 de l'ordre du jour: Déterminants de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne**RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS****4.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/12) signale le développement rapide de l'autonomie financière et organisationnelle dans la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne, tendance qui risque de multiplier les différends entre usagers et fournisseurs, notamment en ce qui concerne les redevances. Il est proposé que l'OACI renforce et développe sa politique générale, en se concentrant en particulier sur les orientations destinées à prévenir les litiges plutôt qu'à les résoudre.

La **Suisse** (WP/46) décrit les méthodes appliquées à l'échelle nationale pour modifier les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et souligne la nécessité de la consultation des usagers.

L'**IATA** (WP/26) s'inquiète du fait que la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne risque d'entraîner des augmentations de la base des coûts servant au calcul des redevances et donc de se traduire par des redevances plus élevées. L'Association souligne également la nécessité d'une consultation et d'une transparence suffisantes, d'une supervision économique indépendante de la commercialisation des aéroports et des services de navigation aérienne, et d'un mécanisme neutre de règlement des différends.

Est mentionnée ici, comme référence au titre de ce point de l'ordre du jour, une note de travail présentée par le Royaume-Uni (WP/91) relevant du point 5.2 de l'ordre du jour, en vue de son examen détaillé ultérieur.

4.2 Débat

4.2.1 Quelques délégués trouvent trop stricte la proposition, présentée dans la note WP/12, d'inclure dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) l'exigence que les entités autonomes créées se conforment à toutes les politiques et pratiques pertinentes de l'OACI comme condition de leur institution et de leur exploitation, et ils estiment que le ton devrait en être moins contraignant. La Conférence convient d'amender le texte de manière à indiquer non seulement la nature impérative des obligations qui incombent toujours aux États en vertu de la Convention de Chicago, mais aussi le caractère moins contraignant des politiques et des pratiques recommandées de l'OACI.

4.2.2 Un grand nombre de délégués reconnaissent la nécessité, soulignée dans la note WP/12, de mettre en place au niveau local un mécanisme fonctionnel neutre pour prévenir et résoudre les différends avant de recourir aux instances internationales. La Conférence convient que le principe d'un tel mécanisme de «premier recours» pour traiter les plaintes devrait être inclus dans les Déclarations du

Conseil (Doc 9082), et figurer comme orientation dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

4.2.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte les recommandations ci-après:

RECOMMANDATION 4/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI inclue dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) des orientations à l'effet que, lorsqu'une entité ou un organisme autonome est établi, que ce soit par un gouvernement ou par des intérêts privés, pour exploiter un ou des aéroports et/ou des services de navigation aérienne, l'État devrait stipuler comme condition de son approbation d'une telle entité ou d'un tel organisme, qu'il se conforme à toutes les obligations pertinentes de l'État précisées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les États devraient en outre recommander ou exiger, s'il y a lieu, que les entités ou les organismes autonomes se conforment à d'autres politiques et pratiques de l'OACI, telles que celles qui figurent dans le Doc 9082.

RECOMMANDATION 4/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le principe du mécanisme de «premier recours» pour le traitement des plaintes soit inclus dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), avec d'autres orientations, le cas échéant.

INTÉRÊTS DE L'AVIATION GÉNÉRALE

4.3 Documentation

Le **Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)** (WP/62) explique que les systèmes de services de navigation aérienne sont conçus essentiellement pour les transporteurs aériens et il estime que, puisque l'aviation générale et les vols de travail aérien ne sont que des utilisateurs marginaux de ces systèmes, il devrait en être tenu compte dans l'établissement des redevances des services de navigation aérienne; l'IAOPA propose donc que les Déclarations du Conseil (Doc 9082) soient amendées en conséquence.

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/36) décrit les caractéristiques propres à l'aviation d'affaires et propose que l'OACI entreprenne une étude des mesures qui pourraient être prises pour assurer que l'aviation d'affaires sera en mesure d'obtenir un accès aux aéroports, de le maintenir et de préférence de le renforcer. L'IBAC (WP/37) invite également la Conférence à reconnaître que l'aviation d'affaires

est un utilisateur marginal des services de navigation aérienne et à favoriser l'établissement de relations financières saines et efficaces entre les fournisseurs de ces services et l'aviation d'affaires qui tiennent compte de cet usage marginal.

Sont mentionnées ici, comme référence au titre de ce point de l'ordre du jour, des notes de travail présentées par l'IAOPA: WP/63 relevant du point 5.2 et WP/61 relevant du point 5.2.1 de l'ordre du jour, en vue de leur examen détaillé ultérieur.

4.4 Débat

4.4.1 La proposition présentée dans la note WP/62, visant à apporter un amendement dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) n'est pas entérinée. Il est mis en doute qu'il existe des différences significatives entre l'aviation générale et les autres usagers en ce qui a trait à la prestation des services de navigation aérienne ou à l'occupation des pistes aux aéroports. L'avis est émis qu'il convient de facturer aux usagers les services reçus et qu'il appartient aux États de décider à leur discrétion s'il y a lieu de subventionner certains groupes d'usagers.

4.4.2 La Conférence convient qu'une étude concernant l'accès de l'aviation générale et d'affaires aux aéroports devrait être menée, comme il est suggéré dans la note WP/36, sous réserve de la disponibilité de ressources.

4.4.3 À la lumière de son débat, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 4/3

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI procède à une étude des mesures qui peuvent être prises pour assurer que l'aviation générale et d'affaires puisse établir, maintenir et de préférence élargir son accès aux aéroports, selon les besoins.

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

4.5 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/9) traite de la réglementation économique dans le domaine de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne et analyse les résultats d'une enquête menée auprès des États sur leurs pratiques en la matière. La note porte également sur les objectifs de la réglementation économique, ainsi que sur le fonctionnement des mécanismes régulateurs. Eu égard aux changements radicaux qui sont intervenus dans le contexte organisationnel de la fourniture de la majorité des aéroports internationaux et services de navigation aérienne, le Secrétariat suggère que des orientations supplémentaires soient fournies par l'OACI en ce qui concerne la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, et

qu'elles soient insérées dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) ainsi que dans les Manuels ou autres documents appropriés de l'OACI. La note invite également la Conférence à déterminer si l'OACI devrait jouer un rôle élargi ou un rôle d'orientation dans le domaine de la réglementation économique relative à la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne.

L'**Australie** (WP/59) décrit la gestion de l'infrastructure aéronautique dans ce pays, divers aspects des arrangements de régulation s'y rapportant, ainsi que les projets d'avenir pour les services de navigation aérienne.

La **Malaisie** (WP/92) fait valoir que les coûts des aéroports ont continué d'augmenter, possiblement à cause de l'expansion des infrastructures, et que les coûts de projets de développement extra-aéronautiques ne devraient pas être imputés aux usagers aéronautiques. La note invite la Conférence à prier instamment les États de surveiller et de réglementer dans ce sens la structure des redevances d'aéroport.

La **Nouvelle-Zélande** (WP/109) commente l'application aux aéroports et aux services de navigation aérienne des lois générales sur la concurrence; elle invite la Conférence à convenir que la régulation de ces services puisse se fonder sur la législation générale en matière de concurrence, assortie de mesures sectorielles.

Les **États-Unis** (WP/41) évoquent les développements qui se produisent sous diverses formes en ce qui concerne la propriété et l'exploitation des aéroports; ils proposent que la Conférence convienne que les États devront maintenir une supervision appropriée des aéroports pour assurer la sécurité et la sûreté de l'exploitation, la promotion de la concurrence et l'accès équitable des usagers moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations en vigueur de l'OACI figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports*.

EUROCONTROL (WP/88) traite des principes de régulation économique de la fourniture des services de navigation aérienne et propose que soit ajouté aux Déclarations du Conseil un texte relatif à l'application d'une régulation économique dans les cas où un État confie les services de navigation aérienne à un prestataire de services qui adopterait une approche commerciale pour la fixation des prix. EUROCONTROL suggère aussi certains objectifs pour tout système de régulation économique.

Les **États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)** (WP/69) proposent qu'un nouveau texte soit ajouté aux Déclarations du Conseil sur les redevances d'aéroport (Doc 9082), afin d'introduire le principe des meilleures pratiques commerciales. Dans la note WP/70, les États de la CEAC suggèrent aussi d'inclure dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) un texte sur la régulation des redevances d'aéroport lorsqu'il existe un risque qu'un aéroport ou un système aéroportuaire puisse exploiter une position dominante significative sur le marché au désavantage des usagers de l'aéroport.

La **Commission européenne** (WP/74) cite les tendances actuelles d'évolution dans le secteur des aéroports et souligne la nécessité d'une réglementation de la tarification et d'une tarification équitable et efficace. La Commission (WP/76) fournit aussi des renseignements sur le cadre réglementaire européen et sur les effets du Marché unique européen.

L'**Organisation internationale du travail (OIT)** (WP/95) propose que la Conférence recommande aux États membres de l'OACI de respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la Déclaration de l'OIT sur les principes et les droits fondamentaux au travail et de son suivi, ainsi que de promouvoir des consultations tripartites et un dialogue social continu dans le processus de restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne.

Le **Conseil international des aéroports (ACI)** (WP/51) déclare qu'une réglementation des aéroports ne devrait être nécessaire que là où l'aéroport jouit d'un degré élevé de pouvoir de marché et lorsque la législation nationale et internationale sur la consommation et le commerce n'est pas suffisante pour protéger les compagnies aériennes et les passagers. L'ACI invite la Conférence à convenir qu'une réglementation des aéroports ne devrait pas être nécessaire dans les cas où il n'existe pas d'abus de position dominante sur le marché, ou lorsque la législation nationale ou supra-nationale sur la concurrence assure déjà une protection adéquate pour les compagnies aériennes et les autres usagers de l'aéroport; lorsque la réglementation s'impose, elle devrait être structurée de manière à ne pas être dissuasive pour les investissements nécessaires et à ne pas être inutilement bureaucratique et coûteuse pour l'exploitant d'aéroport. L'ACI (WP/49) évoque aussi la nécessité pour les exploitants d'aéroport d'avoir de la souplesse pour adopter les structures de propriété et de management qui permettent de fournir les niveaux de service les plus élevés.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/27 et 28) soulignait que la réglementation économique pourrait être un outil efficace pour améliorer l'efficacité des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que pour contrer les abus éventuels dans l'établissement des redevances. Elle proposait que des lignes directrices appropriées de l'OACI contiennent des indications sur cette réglementation.

La **Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT)** (WP/34) indiquait que les gouvernements des États membres de l'OACI devraient examiner les effets de la privatisation et de la restructuration des services aéroportuaires, conserver leurs responsabilités sur le plan de la réglementation économique et veiller à ce que les normes intéressant la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises. La FIOT (WP/35) invitait aussi l'OACI à examiner les effets sur la sécurité et l'efficacité de la constitution en société et de la privatisation, à garantir que les gouvernements établissent et appliquent les normes les plus rigoureuses, à assurer que les normes de sécurité et de sûreté ne sont pas compromises, à renforcer et à établir des conditions pour l'octroi de licences, à définir des normes de formation minimales pour le personnel ATC et à introduire des arrangements pour l'octroi de licences aux fournisseurs ANS.

Des notes de travail présentées par le Secrétariat (WP/15 et 19), par l'ACI (WP/52 et 55) et par l'IATA (WP/81), toutes visées par le point 5.2 de l'ordre du jour, étaient également énumérées dans les références concernant ce point de l'ordre du jour, en vue d'en faire plus tard un examen de fond.

4.6 Analyse

4.6.1 À propos de la vaste question de la supervision réglementaire, la Conférence accepte le principe que les États maintiennent une supervision appropriée des aéroports, pour garantir la sécurité et la sûreté des aéroports, la concurrence et l'accès équitable des usagers moyennant des tarifs et redevances compatibles avec les orientations actuelles de l'OACI contenues dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082). La Conférence note que la réglementation économique peut être un outil efficace pour améliorer la rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que pour contrer les abus éventuels.

4.6.2 La Conférence examine une suggestion présentée dans la note WP/9, selon laquelle les États pourraient souhaiter établir une autorité de régulation indépendante pour la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne. Il est reconnu que le contexte de cette suggestion est celui de cas où des fournisseurs de services autonomes sont établis, ou de cas de services monopolistiques; elle pourrait ne pas être nécessaire lorsqu'une loi d'application générale portant sur la concurrence, par exemple, est déjà appliquée aux fournisseurs autonomes ou commercialisés de services.

4.6.3 Un certain nombre d'observations sont faites sur la raison d'être de la supervision réglementaire envisagée pour une autorité indépendante, ainsi que sur les objectifs particuliers que pourrait se donner cette autorité. Certains délégués sont d'avis que la supervision réglementaire devrait aller plus loin que les «pratiques financières» dont il est question dans la note WP/9. En ce qui concerne les objectifs, la Conférence convient que la liste de la note WP/9 pourrait, avec d'autres documents examinés lors de la Conférence, servir de base à l'établissement d'un modèle type de principes qui pourraient être incorporés dans les orientations de l'OACI.

4.6.4 Tout en acceptant le principe de ces orientations supplémentaires, la Conférence reconnaît cependant que les États devraient choisir leurs propres régimes et mécanismes réglementaires en fonction de leurs besoins particuliers et des circonstances. Selon une opinion, lorsque les États choisissent d'établir une autorité indépendante, ils pourraient prendre en considération les coûts de la réglementation et la nécessité d'une réglementation simple.

4.6.5 Au sujet des propositions de la note WP/69 visant à incorporer dans les orientations données par l'OACI certains principes relatifs aux meilleures pratiques commerciales, la Conférence les accepte sous la forme d'une liste facultative destinée aux États, lorsque cette option paraît appropriée.

4.6.6 La Conférence prend note des points de vue exprimés par l'Organisation internationale du travail dans la note WP/95, selon lesquels les gouvernements doivent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Déclaration de principes fondamentaux et des droits au travail de l'OIT et encourager les consultations dans le processus de la restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne. La Conférence convient que les éléments de la FIOT concernant les préoccupations des employés,

énumérés dans les notes WP/34 et 35, pourraient être pris en considération et apporter une contribution positive à la restructuration des aéroports et des services de navigation aérienne.

4.6.7 En ce qui concerne la question évoquée dans la note WP/9, à savoir l'élargissement du rôle et des activités d'orientation de l'OACI en application de l'article 15 dans le cas de l'espace aérien se trouvant au-dessus de la haute mer, la Conférence ne s'estime pas prête pour le moment à aborder ce point.

4.6.8 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 4/4

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que, pour aider les États qui peuvent souhaiter établir un mécanisme indépendant pour la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, l'OACI ajoute des lignes directrices sur l'établissement d'un tel mécanisme dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) ainsi que dans d'autres éléments d'orientation pertinents. Un tel mécanisme superviserait les pratiques économiques, commerciales et financières, et ses objectifs pourraient être repris ou adaptés de la liste suivante qui n'est pas nécessairement exhaustive:

- a) veiller à ce qu'il n'y ait pas de redevances excessives ou d'autres pratiques anticoncurrentielles ou un abus d'une position dominante;
- b) veiller à respecter la non-discrimination dans l'application des redevances;
- c) assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données financières nécessaires pour déterminer l'assiette des redevances;
- d) évaluer et encourager l'efficacité et l'efficacité des activités des fournisseurs;
- e) établir et examiner des normes sur la qualité et le niveau des services fournis;
- f) suivre et encourager les investissements, de façon à répondre à la demande future; et
- g) veiller à ce que les points de vue des usagers soient adéquatement pris en considération.

RECOMMANDATION 4/5

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI insère dans les Déclarations du Conseil qui figurent dans le Doc 9082 et dans d'autres éléments d'orientation pertinents, s'il y a lieu, des orientations sur les principes des meilleures pratiques commerciales pour les aéroports et les services de navigation aérienne, afin de promouvoir la transparence, l'efficacité et l'efficience dans la fourniture d'une qualité appropriée de services et d'installations. Ces orientations pourraient porter, entre autres, sur les éléments suivants:

- a) qualité et opportunité des services;
- b) évaluation des propositions d'investissement;
- c) processus de consultation;
- d) pratiques comptables et transparence;
- e) subventions;
- f) plans de développement;
- g) traitement des usagers.

SERVICES D'ESCALE

4.7 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/10) présente des renseignements sur les pratiques de réglementation concernant les services d'escale aux aéroports et indique les orientations de politique existantes de l'OACI en la matière. La Conférence est invitée à examiner si les orientations de politique concernant les services d'escale que l'on trouve dans les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082, qui traite des services d'escale en rapport avec l'importance pour les aéroports des recettes provenant des concessions, sont adéquates.

4.8 Débat

4.8.1 Certaines préoccupations sont exprimées au sujet de l'inclusion éventuelle des services d'escale dans l'Annexe de l'AGCS relative aux services de transport aérien, comme l'indique la note WP/10, vu la nécessité de tenir compte des aspects potentiels de sécurité, dont une étude est en cours à l'OACI.

4.8.2 Il n'y a pas de propositions de fond visant à élaborer de nouvelles orientations de politique de l'OACI sur les services d'escale, et une suggestion de nature à insérer des orientations visant à ce que l'aviation générale soit autorisée à entreprendre ses propres services d'escale n'est pas appuyée. Dans ces circonstances, la Conférence convient que les orientations sur les services d'escale qui figurent dans le Doc 9082 sont adéquates, mais qu'il serait utile d'insérer un renvoi au document pertinent de l'OACI

(Doc 9587) contenant une clause type sur les services d'escale pour application facultative dans les accords sur les services aériens.

GESTION DE LA CAPACITÉ

4.9 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/11) a présenté les résultats d'une enquête menée au sujet des pratiques qu'utilisent les États pour gérer les limites de capacité à leurs aéroports et dans leur espace aérien. Un questionnaire leur avait été adressé avant la Conférence. L'enquête montre que l'encombrement est devenu un problème qui se pose à l'échelle mondiale et que, s'il existe certaines possibilités d'augmentation de la capacité et d'amélioration de son utilisation, les instruments économiques de gestion de la capacité deviendront de plus en plus importants et auront des répercussions sur la scène internationale. La note présentait également une étude récente, (*Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux*, Appendice B de la note WP/11) afin que la Conférence l'examine avant qu'elle ne soit publiée sous la forme d'une circulaire de l'OACI. Plus précisément, la Conférence était invitée à se pencher sur la nécessité d'apporter des améliorations au cadre réglementaire, comme le suggérait l'étude, particulièrement en ce qui concerne l'importance des coordonnateurs de créneaux, ainsi qu'à voir si d'autres éléments indicatifs de l'OACI étaient nécessaires en ce qui concerne la gestion de la capacité aux aéroports ou dans l'espace aérien.

L'**ACI** (WP/56) invitait la Conférence à prendre note du rôle essentiel que jouent les exploitants d'aéroports dans tout système d'attribution de créneaux. L'**ACI** invitait aussi les États à consulter les exploitants d'aéroports pour définir les éventuelles contraintes juridiques relatives à l'attribution des créneaux et à reconnaître que les exploitants d'aéroports devraient pouvoir établir des règles au niveau local, et participer au processus d'attribution.

L'**IACA** (WP/96) a présenté son point de vue sur l'étude que le Secrétariat a consacrée à l'attribution des créneaux.

4.10 Analyse

4.10.1 De nombreux délégués soulignent l'importance du défi que posent les limites de capacité et félicitent le Secrétariat pour les renseignements donnés dans sa note, particulièrement l'étude concernant l'attribution des créneaux.

4.10.2 La Conférence examine la nécessité pour l'OACI d'établir des lignes directrices en se fondant sur les améliorations réglementaires recommandées dans l'étude sur l'attribution des créneaux.

4.10.3 Il est généralement convenu que tout mécanisme d'attribution de créneaux devrait être juste, non discriminatoire et transparent, et qu'il devrait prendre en compte les intérêts de tous les intervenants. La majorité des délégués appuie le principe de l'indépendance des coordonnateurs de créneaux (qu'il s'agisse de personnes ou d'organes désignés). La Conférence convient qu'il y aurait

matière à ce que l'OACI mette au point des éléments indicatifs sur les procédures d'attribution des créneaux.

4.10.4 Un certain nombre de délégués se prononcent contre une suggestion selon laquelle on pourrait accorder la priorité aux vols long courriers lors de l'attribution des créneaux, étant donné la grande diversité des circonstances qui l'entoure. Un point de vue semblable est également exprimé en ce qui concerne l'opportunité de donner la priorité aux opérations internationales ou aux transporteurs aériens des pays en développement. Alors que ces critères pourraient avoir une utilité dans certaines situations, ils ne sont généralement pas applicables. De façon plus générale, la Conférence est convenue qu'il serait inapproprié que l'OACI participe à l'établissement de priorités pour l'attribution des créneaux, étant donné que les différents États ou régions peuvent avoir des priorités différentes et qu'il serait peu probable qu'un consensus puisse se dégager. Parallèlement, il est noté que l'attribution des créneaux pourrait poser certaines questions concernant le refus d'accès au marché, la discrimination, le principe des opportunités «justes et équitables» et la compatibilité avec l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

4.10.5 La valeur des mécanismes d'attribution des créneaux est largement reconnue, mais certaines préoccupations sont exprimées au sujet du commerce des créneaux, en raison de ses éventuels effets négatifs sur la concurrence, ainsi que des questions juridiques qu'il continue de poser.

4.10.6 Pour donner effet à ses délibérations sur la gestion de la capacité, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 4/6

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États dont les aéroports font l'objet d'une coordination des créneaux étudient la nécessité d'assurer l'indépendance des fonctions des coordonnateurs de créneaux dans le but de parvenir à un équilibre entre les intérêts des différentes parties intéressées; et
- b) que l'OACI
 - 1) entreprenne de nouveaux travaux sur l'élaboration de lignes directrices sur les procédures d'attribution des créneaux, en ce qui concerne les impératifs d'équité et de non-discrimination compatibles avec l'article 15 de la Convention de Chicago, en prévoyant d'éventuels mécanismes pour la solution des différends;
 - 2) continue à suivre la situation dans le domaine de la gestion de la capacité des aéroports et de l'espace aérien, ainsi que de leurs rapports mutuels.

Point 5.1 de**l'ordre du jour: Statut, structure et forme de la politique de l'OACI****5.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/4) propose d'apporter certains changements à la structure et à la forme des Déclarations du Conseil (Doc 9082), notamment modifier le titre et indiquer séparément les principes de base du recouvrement des coûts, applicables aux aéroports aussi bien qu'aux services de la navigation aérienne. Un modèle général de structure est proposé en appendice à la note de travail, aux fins d'examen par la Conférence. La note propose également que les États indiquent à l'OACI s'ils appliquent les principes de base et que l'OACI diffuse ces renseignements.

La **Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)** (WP/71) rappelle une Résolution de 1996 du Conseil, dans laquelle celui-ci recommandait que tous prélèvements environnementaux sur le transport aérien envisagés par les États soient imposés sous forme de redevances, plutôt que de taxes, et que les fonds recueillis servent en premier lieu à atténuer l'effet des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement. La note recommande d'intégrer et de publier dans un document officiel de l'OACI toutes les politiques de l'Organisation relatives aux redevances.

5.1.2 Débat

5.1.2.1 La Conférence examine avec intérêt les suggestions présentées par le Secrétariat dans la note WP/4 et appuie de façon générale l'amélioration de la présentation des orientations de politique, visant un libellé plus rationnel, plus facile à comprendre et plus transparent. Le Secrétariat précise qu'il ne s'agit pas de modifier le fond, condition que la Conférence souligne comme préalable à toute modification de forme.

5.1.2.2 La Conférence appuie aussi dans une large mesure la proposition visant à remplacer le titre des Déclarations du Conseil par *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (tout en conservant la cote Doc 9082), afin notamment de l'aligner sur les autres orientations de politique adoptées par le Conseil dans les domaines de l'imposition et de la réglementation du transport aérien international.

5.1.2.3 Une suggestion visant à fusionner les textes d'introduction des Déclarations distinctes du Conseil sur les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne, qui portent sur les mêmes questions et expriment les mêmes principes de base, est également reçue favorablement.

5.1.2.4 La suggestion visant à présenter les principes de base du recouvrement des coûts dans une nouvelle section distincte suscite des réserves. Les délégués craignent que la mise en exergue de certains éléments n'implique qu'ils soient plus importants que d'autres, établissant ainsi une hiérarchie quelque peu subjective des dispositions. Un certain nombre de délégués font remarquer que plusieurs des principes «de base» présentés comme échantillons dans la note WP/4 sont en voie d'être dépassés par les décisions de la Conférence, et qu'en pratique beaucoup des principes, «de base» ou non, varieraient en importance

relative selon les circonstances locales. Cependant, les délibérations et recommandations de la Conférence indiquent qu'il y a de plus en plus de communauté de conception entre les principes liés aux aéroports et ceux qui concernent les services de navigation aérienne, et qu'il y a donc des possibilités de rationaliser la présentation. En même temps, il faut garder à l'esprit que les fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne, à qui les politiques s'adressent directement ou indirectement, s'intéressent principalement à leurs activités respectives, et une certaine séparation des textes connexes est donc souhaitable.

5.1.2.5 La Conférence se penche sur l'avis du Secrétariat selon lequel, dans l'intérêt de promouvoir la mise en œuvre et la transparence, il est nécessaire que les États indiquent à l'OACI s'ils appliquent au moins les principes de base du recouvrement des coûts (ou éventuellement l'ensemble du texte du Doc 9082), et que l'OACI diffuse ces renseignements. Cela pourrait se faire en appliquant une procédure semblable à celle qui est déjà suivie pour les *Politiques de l'OACI sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international* (à savoir une lettre envoyée aux États pour leur demander des renseignements sur la mise en œuvre des politiques, notamment à la suite d'amendements des politiques, suivie par la publication d'un supplément au document), ou en utilisant le site Web de l'OACI (au moins aux fins de la diffusion). Certains délégués prévoient qu'une telle procédure présentera des difficultés pratiques, principalement du fait de l'ampleur des orientations du Doc 9082 et du fardeau administratif en cause.

5.1.2.6 La Conférence conclut donc que, mis à part le changement de titre et la fusion des textes d'introduction, il faudra travailler davantage à la structure et à la forme du Doc 9082 avant que les suggestions ci-dessus ne puissent être examinées par le Conseil.

5.1.2.7 En ce qui concerne la note WP/71, la Conférence note que les travaux de l'Organisation sur les prélèvements environnementaux se poursuivent au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation. Cet organe transmettra ses recommandations au Conseil au début de 2001, avec des développements ou changements éventuels dans les politiques existantes, qui sont de nature intérimaire.

Point 5.2 de**l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI****ASSIETTE DES REDEVANCES ET IMPUTATION DES COÛTS****5.2.1 Documentation**

La **Suisse** (WP/44) cherche à encourager les États à appliquer pour les aéroports des normes comptables internationalement reconnues, comme moyen d'exploiter au mieux les marchés internationaux de capitaux pour le financement des entités privatisées ou semi-privatisées, ainsi que d'établir une base transparente et uniforme pour la fixation des redevances. La Suisse propose que l'OACI élabore des orientations appropriées dans ce sens.

Les **États-Unis** (WP/42) invitent la Conférence à demander aux États de réexaminer leurs méthodes d'imputation des coûts dans le contexte des orientations de l'OACI relatives à l'imputation des dépenses communes et fixes de tous les secteurs de services et de toutes les installations. Les fournisseurs de services devraient adopter des méthodes d'imputation qui reflètent de façon exacte les coûts réels des services fournis. La note recommande également que l'OACI procède à une étude détaillée de l'application, par les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne, des orientations existantes de l'OACI relatives à la détermination et à l'imputation des coûts. Les États-Unis (WP/98) proposent aussi que les orientations figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) soient renforcées de façon à décourager la discrimination et les subventions croisées entre usagers en général.

La **Commission européenne** (WP/76) décrit le cadre réglementaire du Marché unique européen, plus particulièrement en ce qui a trait aux services d'escale et aux principes de tarification aéroportuaire. La Commission a adopté une directive visant à rendre obligatoires, au sein de l'Union européenne, l'application des principes de non-discrimination, de relation aux coûts et de transparence qui figurent dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082).

EUROCONTROL (WP/45) soulève, pour les services de navigation aérienne, la même question relative aux normes comptables internationalement reconnues que celle soulevée par la Suisse pour les aéroports dans la note WP/44. EUROCONTROL (WP/72) recommande également que les orientations de l'OACI relatives à la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) soient élargies, afin de tenir compte de l'évolution récente et de l'évolution future possible de l'organisation des services de navigation aérienne et des méthodes de facturation.

L'**Organisation météorologique mondiale (OMM)** (WP/97) exprime son opposition à la proposition présentée par l'IATA dans la note WP/78 (voir ci-après), qui vise à amender les orientations de l'OACI relatives à la détermination des coûts afférents aux services de météorologie aéronautique, notant que ces orientations se fondent sur des considérations de sécurité et ont été élaborées récemment par un groupe d'experts de l'OACI auquel l'IATA a participé, sans avoir alors exprimé de réserve à leur sujet. L'OMM signale avec préoccupation que la concurrence entre les services de météorologie aéronautique placés sous la responsabilité d'autorités aéronautiques désignées risque de réduire la sécurité de la navigation aérienne ainsi que d'en augmenter les coûts.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/78) exprime ses préoccupations à propos de l'augmentation sensible du coût des services de météorologie aéronautique et du fait qu'une part disproportionnée des coûts de ces services est imputée à l'aviation. L'IATA émet l'avis qu'une concurrence dans la fourniture de ces services pourrait réduire les coûts et devrait être encouragée activement.

5.2.2 Débat

5.2.2.1 Un large appui se manifeste pour amplifier les directives de l'OACI de manière à promouvoir et faciliter l'application de normes comptables internationalement reconnues tant pour les aéroports que pour les services de navigation aérienne (WP/44 et 45). Une certaine préoccupation est exprimée pour ce qui est de promouvoir seulement des normes comptables «internationales», sachant qu'il serait nécessaire aussi de tenir compte des normes comptables nationales. Ce sera donc aux États de décider eux-mêmes quelles normes comptables employer et d'appliquer des normes internationales le cas échéant. Avec cette réserve, la Conférence convient d'accepter les propositions présentées dans ces notes.

5.2.2.2 La Conférence entérine d'emblée les propositions de la note WP/42. Il y a également un appui substantiel aux principes évoqués dans la note WP/98 sur la non-discrimination et la relation aux coûts, mais l'avis de la majorité est que le texte proposé pour leur prise en compte dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) va au-delà de l'intention de l'article 15 de la Convention de Chicago. Des préoccupations sont exprimées aussi en ce qui concerne les questions de capacité et d'environnement ainsi que les aspects pratiques de l'imputation des coûts. La Conférence n'est donc pas en mesure d'entériner cette proposition.

5.2.2.3 La Conférence convient d'entériner la proposition de la note WP/72 qui vise à élargir les orientations du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) à la lumière des changements et de l'évolution récente dans la gestion du trafic aérien, tels que l'influence d'un espace aérien complexe sur l'organisation de la gestion et des installations et services de contrôle de la circulation aérienne.

5.2.2.4 En ce qui concerne le recouvrement des coûts des services de météorologie aéronautique, la Conférence convient de maintenir les orientations existantes sur la détermination des coûts qui figurent à l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil (Doc 9082). Toutefois, le propos de la note WP/78 demandant essentiellement une identification distincte des coûts des services météorologiques dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne de route sera pris en considération par le Conseil lorsque celui-ci examinera les Déclarations. La Conférence convient d'autre part que les États devraient favoriser un partenariat entre l'OACI, l'OMM et l'IATA afin d'apporter plus de transparence

dans la détermination des coûts des services MET et d'encourager les autorités et les fournisseurs de services MET désignés à coopérer plus étroitement avec l'IATA et l'industrie aéronautique à la détermination des coûts MET à recouvrer pour les services relevant de l'Annexe 3 de l'OACI — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*. Un avis est émis voulant que la fourniture de services météorologiques sur une base commerciale soit encouragée.

5.2.2.5 Pour donner effet à son débat, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 5.2/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États envisagent l'application, lorsqu'il y a lieu, de normes comptables internationalement reconnues pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui tiennent une comptabilité distincte;
- b) que l'OACI élargisse en ce sens les orientations figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) ainsi que dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

RECOMMANDATION 5.2/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que les États réexaminent les méthodes d'imputation des coûts qu'ils appliquent pour leurs aéroports et leurs fournisseurs de services de navigation aérienne dans le contexte des orientations de l'OACI relatives à l'imputation des coûts communs et fixes, par exemple entre différentes étapes d'utilisation des services, telles que l'utilisation en route ou en région terminale.

RECOMMANDATION 5.2/3

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI étudie comment les États et les autres fournisseurs de services de navigation aérienne se conforment à ses orientations existantes en matière d'identification et d'imputation des coûts.

RECOMMANDATION 5.2/4**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que, lors de l'examen prévu du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), l'OACI amplifie les orientations sur la ventilation des coûts entre contrôle de route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome pour tenir compte de l'évolution récente de l'organisation des services de navigation aérienne et des méthodes de facturation.

APPLICATION DE PRINCIPES ÉCONOMIQUES**5.2.3 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/14) rappelle le principe économique fondamental énoncé dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), selon lequel les coûts devraient être déterminés sur la base de principes comptables rationnels. Afin de donner plus de souplesse au processus d'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, notamment lorsqu'il y a des problèmes de capacité, il est proposé d'insérer dans les Déclarations du Conseil un nouveau texte indiquant que les coûts pourraient tenir compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient compatibles avec l'article 15 de la Convention de Chicago, et d'autres principes figurant dans les Déclarations du Conseil.

Les **États-Unis** (WP/43) demandent si l'application de principes économiques, et notamment la tarification au coût marginal, dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, est vraiment conforme aux Déclarations du Conseil dans leur libellé actuel. Ils proposent que les orientations de l'OACI relatives à l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques aux fins de gestion de la capacité soient amplifiées, de manière à éviter tout excédent de recouvrement. Ils préconisent également la consultation des usagers et un degré élevé de transparence lorsque l'imputation des coûts repose sur des principes économiques. Enfin, les États-Unis proposent que le Conseil détermine s'il convient de réviser la méthode traditionnelle d'évaluer le degré de discrimination et de subvention croisée.

La **Commission européenne** (WP/74) constate que si les systèmes de tarification équitables et efficaces doivent respecter les principes de la non-discrimination, de la relation aux coûts et de transparence, la transformation de la gestion des aéroports appelle un débat approfondi sur les moyens d'établir de nouveaux régimes réglementaires. Il est noté à cet égard que la notion de tarification au coût social marginal (par exemple pour tenir compte des facteurs environnementaux) peut apporter une contribution importante.

Le **Conseil international des aéroports (ACI)** (WP/54) préconise la liberté pour les exploitants d'aéroports d'adopter des politiques de tarification qui tiennent compte de circonstances locales exceptionnelles. La souplesse dans l'application de principes économiques à la tarification est importante et ces principes peuvent inclure certains

éléments de tarification au coût marginal, tels que l'imposition de redevances de période de pointe, qui sont reconnus dans les Déclarations du Conseil. Par contre, si la tarification au coût marginal est appliquée, elle devrait être accompagnée d'une analyse approfondie des coûts. Il est proposé d'ajouter une nouvelle phrase dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/80) s'oppose à l'application de la tarification au coût marginal pour l'établissement des redevances d'usage. Elle déclare également son opposition au principe de la tarification de pointe dans la note WP/81, en recommandant que l'OACI réitère les principes fondamentaux de l'établissement des redevances, à savoir la non-discrimination et la pertinence avec les coûts.

5.2.4 Débat

5.2.4.1 La Conférence déclare que les États ne devraient pas être forcés d'appliquer une théorie ou un principe unique dans l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, mais qu'ils devraient plutôt choisir la démarche qui se prête le mieux à leurs propres circonstances locales, dans la mesure où elle respecte des principes fondamentaux universellement acceptés. La Conférence estime en outre qu'il convient de tenir dûment compte des facteurs de la demande. Par ailleurs, il est indiqué que d'autres principes économiques, non mentionnés dans la note WP/14, pourraient aussi être envisagés, dont certains risquent d'avoir un effet discriminatoire s'ils ne sont pas appliqués conformément à l'article 15 de la Convention de Chicago. Des inquiétudes sont exprimées sur le risque d'abus des forces du marché qui pourrait découler de l'application de ces principes, ainsi que sur leur nature «non limitative».

5.2.4.2 La Conférence donne un appui généralisé à la proposition de la note WP/14 d'insérer un nouveau texte dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), avec une modification concernant son libellé et son emplacement.

5.2.4.3 Au sujet de la note WP/43, une grande majorité appuie la mesure proposée, avec également des modifications, et en particulier l'idée que les redevances ne sont pas destinées seulement à produire un taux de rendement raisonnable des capitaux investis, mais aussi à couvrir les coûts des moyens supplémentaires fournis.

5.2.4.4 La suite proposée dans la note WP/54 est adoptée, avec quelques amendements apportés au texte, en vue de son insertion dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), la Conférence indiquant que le même texte, qui figure déjà dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), serait modifié en conséquence.

5.2.4.5 Donnant effet à ses conclusions, la Conférence adopte les recommandations ci-après:

RECOMMANDATION 5.2/5

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil insère dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082) le texte ci-après (portant sur les systèmes d'établissement des redevances d'aéroport aussi bien que des redevances de services de navigation aérienne):

«Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'autres principes figurant dans le présent document.»

RECOMMANDATION 5.2/6

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE

- a) que les États invitent instamment leurs fournisseurs de services qui pratiquent la tarification fondée sur des principes économiques à communiquer des renseignements détaillés sur le niveau des coûts fixes et des coûts variables et sur leur répartition, et à consulter les usagers sur les méthodes d'évaluation du coût marginal et de son application dans la structure de tarification;
- b) que l'OACI:
 - 1) amplifie les orientations figurant dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), de manière à assurer que l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques aux fins de gestion de la capacité n'aura pas pour conséquence un excédent de recouvrement, tout en offrant un rendement raisonnable du capital investi;
 - 2) détermine s'il convient de réviser la méthode traditionnelle d'évaluer le degré de discrimination et de subvention croisée, compte tenu de la tendance croissante à fonder l'établissement des redevances sur des principes économiques.

RECOMMANDATION 5.2/7**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que l'OACI modifie comme suit le libellé actuel du paragraphe 5.6 du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), et qu'elle aligne en conséquence le paragraphe 5.7 du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3) sur ce nouveau texte:

«L'application, à l'établissement des redevances, de principes économiques qui sont en harmonie avec les Déclarations du Conseil formulées dans le Doc 9082 devrait mettre l'accent sur la nécessité de recouvrer les coûts de façon efficace et équitable auprès des utilisateurs des services d'aéroport. D'un point de vue économique, les redevances devraient être établies dans le but de recouvrer les coûts, d'assurer un rendement raisonnable des capitaux investis, le cas échéant, et de fournir des moyens supplémentaires s'il y a lieu.»

PRÉFINANCEMENT**5.2.5 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/15) aborde la question du préfinancement des projets au moyen de redevances, une pratique que certains aéroports ont introduite ces dernières années. Tout en rappelant les principes fondamentaux du recouvrement des coûts, selon lesquels des redevances ne devraient pas être perçues pour des installations ou services tant qu'ils n'ont pas été mis en œuvre, et que les réserves constituées grâce à un excédent des recettes sur les dépenses pourraient comporter un élément de préfinancement, le Secrétariat juge que dans des circonstances très spécifiques, le préfinancement au moyen de redevances pourrait éventuellement être justifié à condition que des mesures strictes de précaution soient prises pour éviter tout abus.

Les États de la **CEAC** (WP/69) décrivent les principes des meilleures pratiques commerciales que les aéroports devraient suivre. Dans cette démarche, il est souligné que les aéroports devraient prendre en ligne de compte le fait que le préfinancement, sous la forme d'une augmentation des redevances ou de toute autre méthode appropriée convenue, pourrait être nécessaire pour obtenir des investissements à long terme et à grande échelle.

L'**ACI** (WP/52 et 55) est d'avis que le préfinancement contrôlé pourrait faire partie d'un plan efficace de gestion des aéroports et qu'il pourrait être utilisé à l'occasion, comme autre moyen de financer des projets d'investissement aéroportuaire, à condition d'adopter un mécanisme de protection pour les usagers.

L'**IATA** (WP31) estime que le coût des grands projets devrait être financé par un apport extérieur de capitaux qui ne devraient figurer dans la base des coûts utilisée pour l'établissement des redevances qu'une fois mises en service les installations en question.

L'IBAC (WP/38) explique que les usagers commerciaux individuels des aéroports et des services de navigation aérienne ne sont pas, en général, des usagers «réguliers» de ces installations et services et qu'il conviendrait de faire une distinction entre les usagers réguliers et les autres dans le contexte du préfinancement.

5.2.6 Débat

5.2.6.1 La Conférence convient que, dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), il faudrait maintenir le principe des redevances d'aéroport établies en fonction des coûts, tout en protégeant les usagers de l'imposition de redevances pour des services qu'ils n'utilisent pas. Cependant, compte tenu des coûts de développement des infrastructures et de l'expansion rapide de l'autonomie organisationnelle et financière des fournisseurs de services, la Conférence estime que la notion de préfinancement mérite d'être étudiée, dans des circonstances très limitées, dans le cas des projets à grande échelle.

5.2.6.2 Un certain nombre d'observations sont faites sur l'application et le fonctionnement du préfinancement. Certains délégués, par exemple, expriment des réserves au sujet du préfinancement des projets au moyen de redevances, notant que le préfinancement est déjà reconnu dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082/5). Par conséquent, si la notion de préfinancement au moyen de redevances était acceptée, il devrait s'agir d'une exception à la règle. En outre, le préfinancement devrait être envisagé en tenant compte de l'ensemble des recettes d'un aéroport, et plus particulièrement de ses recettes non aéronautiques. Il est également estimé qu'il ne serait pas approprié d'utiliser le préfinancement comme source unique de financement pour la totalité d'un projet, mais plutôt recourir à une combinaison de sources différentes.

5.2.6.3 En conclusion, le principe consistant à envisager le préfinancement dans le contexte de la réglementation économique, c'est-à-dire en l'assujettissant à un certain degré de contrôle et en l'accompagnant de mesures de protection, notamment celles que décrivent les notes WP/15 et 69, recueille un large appui. La Conférence convient que les éléments proposés dans les deux notes devraient être combinés, en notant que l'accent devrait être mis sur les consultations avec les usagers et sur la transparence, comme il est également indiqué dans les notes WP/52 et 55.

5.2.6.4 À la lumière de ses délibérations, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/8

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que le Conseil, lors de son examen des orientations de l'OACI sur la question du préfinancement des projets au moyen de redevances, devrait:

- a) maintenir le principe de relation entre les coûts et les redevances, ainsi que de la protection des usagers contre l'imposition de redevances pour des installations et des services qui n'existent pas ou qui ne sont pas fournis (actuellement ou à l'avenir);

- b) indiquer que le préfinancement des projets, notamment par des recettes non aéronautiques, peut être accepté dans certaines circonstances particulières, lorsqu'il constitue le moyen le plus approprié de financer un investissement à long terme et à grande échelle, à condition que des mesures strictes de précaution soient mises en place, incluant les éléments suivants:
- 1) réglementation économique efficace et transparente pour les redevances d'usage et la prestation connexe des services, y compris l'audit des résultats obtenus et la comparaison avec les critères de productivité d'autres entreprises semblables;
 - 2) comptabilité exhaustive et transparente garantissant que toutes les redevances d'usage dans le domaine de l'aviation sont et demeureront réservées aux services ou projets intéressant l'aviation;
 - 3) consultations préalables, approfondies et transparentes, et, dans toute la mesure possible, entente avec les usagers en ce qui concerne les projets importants;
 - 4) application pour une période limitée, les usagers bénéficiant de redevances moins élevées et d'une transition plus facile aux nouvelles redevances que cela n'aurait été le cas autrement, une fois que les nouvelles installations ou infrastructures sont en place.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

5.2.7 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/16) rappelle l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil (Doc 9082) qui, dans la section «Autres services aéronautiques auxiliaires», traite des coûts assumés par les États pour fournir des services de recherches et de sauvetage (SAR), ainsi que la recommandation de 1996 du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, voulant que cette orientation de politique soit amendée pour permettre que les coûts des services SAR fournis par des entités autres que les organes civils permanents, tels que les militaires, soient inclus dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne. Le Conseil n'avait pas approuvé la recommandation du Groupe d'experts, en attendant une étude du Secrétariat sur ses incidences.

L'étude en question était fondée sur les réponses reçues à un questionnaire qui demandait aux États des éléments d'information sur leurs politiques et pratiques en matière de recouvrement des coûts des services de recherches et de sauvetage. Un petit nombre d'États (33) ont répondu au questionnaire, la majorité (21) indiquant qu'ils n'étaient pas en faveur d'appliquer la recommandation du Groupe d'experts. La Conférence est donc invitée à indiquer au Conseil s'il existe des raisons suffisantes pour modifier la section «Autres services aéronautiques auxiliaires» de l'Appendice 2 des Déclarations du Conseil.

Les États de la **CAFAC** (WP/100), inquiets des insuffisances dans les services de recherches et de sauvetage, proposent une démarche régionale, avec comme moyens de financement l'imposition de redevances d'usage ou un fonds aéronautique international proposé dont le Conseil fait encore l'étude.

Le **Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)** (WP/63) propose de renforcer le libellé des Déclarations du Conseil (Doc 9082), de manière à indiquer que certains services essentiels fournis aux citoyens d'un État, notamment les services SAR, devraient également être fournis à l'aviation civile internationale.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/84) propose que l'OACI élabore des orientations plus appropriées sur l'imputation des coûts des services SAR aux usagers aéronautiques, notamment en ne les fondant pas sur la «capacité de payer».

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/38) est d'avis que les coûts des services SAR devraient être assumés par l'ensemble de la société et, en particulier, que les coûts des installations et des services fournis par le militaire ne devraient pas être imputés à l'aviation civile.

5.2.8 Débat

5.2.8.1 Certains délégués font remarquer qu'il est très difficile d'arriver à une conclusion d'application mondiale sur la base du nombre limité d'États qui ont répondu à l'enquête, sur le point de savoir si les États sont favorables à ce que les coûts des services SAR fournis par des établissements autres que des établissements civils permanents soient inclus dans l'assiette des redevances. La Conférence convient qu'un suivi de l'étude du Secrétariat est nécessaire et qu'il faut obtenir des renseignements des nombreux États qui n'ont pas répondu initialement à l'enquête.

5.2.8.2 Le Secrétariat attire l'attention sur la perspective plus vaste des activités SAR relevant des entreprises humanitaires des États offertes dans le cadre de leurs obligations en matière d'interventions d'urgence, qui sont assurées gratuitement. Il est noté que la *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes* prévoit l'obligation de prêter assistance à toute personne en détresse, et qu'aucun mécanisme de recouvrement des coûts n'est établi pour les activités SAR maritimes.

5.2.8.3 Si certains délégués sont d'avis que les États ont l'obligation de fournir gratuitement les services SAR, d'autres s'inquiètent des difficultés rencontrées par beaucoup d'États moins développés pour financer les investissements dans les installations et services SAR. L'établissement de mécanismes au niveau régional ou sous-régional pourrait contribuer à réduire les lacunes existant dans ce domaine et renforcerait la sécurité. Dans ce contexte, il est suggéré que les institutions existantes de formation en aviation soient prises en compte. En conséquence, la Conférence appuie les propositions figurant dans la note WP/100 de façon générale, mais sans la mention d'un «fonds aéronautique international» du fait que la question est actuellement examinée par le Conseil dans un contexte précis.

5.2.8.4 Pour donner effet à son débat, la Conférence convient des recommandations suivantes:

RECOMMANDATION 5.2/9

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI étudie plus avant la position des États et les incidences d'un amendement de la politique de l'Organisation concernant le recouvrement des coûts des services de recherches et de sauvetage liés à l'aviation civile fournis par des entités autres que des établissements civils permanents.

RECOMMANDATION 5.2/10

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI

- a) élabore des orientations sur l'établissement d'organisations au niveau régional pour les activités de recherches et de sauvetage;
- b) fasse une étude sur l'établissement de mécanismes régionaux ou sous-régionaux de recherches et de sauvetage et sur la façon dont ils pourraient être financés en ce qui concerne l'aviation civile.

Point 5.2 de

l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI

ASPECTS ÉCONOMIQUES DE L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM

5.2.9 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/19) déclare que la politique et les orientations élaborées par l'OACI sur les aspects organisationnels et de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne s'appliquent aux systèmes CNS/ATM. La note souligne l'importance d'un système de gestion financière solide pour le recouvrement des coûts et l'obtention du financement, en notant la forte demande, de la part des États, d'orientations supplémentaires dans des domaines tels que l'analyse des coûts/avantages, l'élaboration de bilans de rentabilité, le financement, le recouvrement des coûts et l'établissement de coentreprises. Le Secrétariat (WP/20) présente également un rapport d'avancement sur une étude de l'OACI concernant l'imputation des coûts du GNSS. Cette note examine les travaux futurs dans ce domaine, qui comprend une collaboration avec EUROCONTROL

(voir WP/65 ci-après), notant que l'OACI sert la communauté mondiale et qu'elle ne manquera donc pas d'élaborer des orientations applicables à l'échelle mondiale. Il est estimé qu'il serait nécessaire d'établir une large coalition composée d'acteurs de l'aviation civile et d'utilisateurs non aéronautiques, afin de déterminer des parts équitables et acceptables des coûts imputables à chacun des principaux groupes d'utilisateurs. Il est proposé par ailleurs que les coûts du dispositif essentiel du GNSS soient imputés aux États sur la base de leur produit national brut (PNB).

Les **États-Unis** (WP/103) déclarent qu'ils continueront à fournir les signaux GPS gratuitement, sans aucune redevance d'usage directe. La note invite la Conférence à examiner les avantages économiques d'un GNSS élaboré et mis en œuvre gratuitement sans aucune redevance d'usage directe; à examiner les répercussions en matière de sécurité découlant de l'imposition de redevances directes pour le GNSS; à demander aux États qui comptent élaborer des composants du GNSS d'appliquer une architecture ouverte pour éviter l'emport obligatoire d'équipements doubles à bord des aéronefs; et à examiner les préoccupations exprimées sur l'imputation et le recouvrement des coûts du GNSS et à déterminer si les orientations existantes de l'OACI sont suffisamment précises pour le recouvrement des coûts du GNSS.

La **Commission européenne** (WP/75) décrit certains principes liés à la coopération et à l'intégration régionales qui régissent un système de gestion de la circulation aérienne performant, comme par exemple la mise en place de mécanismes de financement collectif, la révision des principes de tarification en fonction d'une structure axée sur les services afin d'en faciliter l'application transfrontière, ainsi que l'introduction de mesures d'incitation économique pour encourager l'exploitation d'aéronefs capables d'utiliser efficacement des ressources limitées.

EUROCONTROL (WP/65) propose une méthode «basée sur les besoins» aux fins d'imputation des coûts du GNSS entre l'aviation civile et les autres catégories d'utilisateurs, ainsi qu'entre les États et les phases de vol (de route par rapport à approche/aérodrome), qui pourrait être appliquée à l'échelle mondiale. Cette méthode incorpore le nombre des utilisateurs, leurs besoins par phase de vol ou par application, ainsi que le coût différentiel des divers niveaux de service. Il est recommandé que l'OACI tienne compte des travaux réalisés par EUROCONTROL dans son étude sur l'imputation des coûts du GNSS.

L'**Association du transport aérien international (IATA)** (WP/25) invite la Conférence à confirmer que l'ensemble des grands principes de l'OACI applicables aux redevances, y compris la non-discrimination, la relation aux coûts, la transparence financière et la consultation des utilisateurs, devraient être observés dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

Le **Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)** (WP/38) souligne que l'aviation ne devrait payer qu'une fraction des coûts totaux du GNSS, proportionnelle à son taux d'utilisation réel par rapport à l'ensemble de la société, et que les coûts d'usage de l'aviation devraient être inférieurs à ce qu'ils seraient si les systèmes de navigation au sol existants devaient être maintenus.

5.2.10 **Débat**

5.2.10.1 Un appui général est accordé aux conclusions formulées dans la note WP/19, qui mettent l'accent sur la nécessité que l'OACI fournisse aux États des orientations et une aide plus pratiques. La Conférence confirme également que l'ensemble des grands principes de l'OACI applicables aux redevances devrait être observé dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

5.2.10.2 En ce qui concerne les coûts du GNSS, la Conférence conclut qu'il serait prématuré de statuer sur les méthodes d'imputation et elle invite l'OACI à poursuivre ses travaux dans ce domaine, en effectuant une étude plus approfondie, dans le cadre de laquelle une vaste coalition d'acteurs de l'aviation civile et d'utilisateurs non aéronautiques devra être établie, afin de déterminer les parts équitables et acceptables des coûts à imputer à chacun des principaux groupes d'utilisateurs. La méthode «basée sur les besoins» lancée en Europe (WP/65) est entérinée comme une des démarches dont il faudrait tenir compte dans les travaux futurs. L'idée proposée dans la note WP/20 d'imputer les coûts du dispositif essentiel du GNSS à tous les États sur la base de leur produit national brut soulève des réserves de la part de certains délégués. Les délégués des deux États fournisseurs de signaux primaires du GNSS déclarent que leurs États continueront à fournir ces signaux gratuitement jusqu'à un avenir prévisible.

5.2.10.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation ci-après:

RECOMMANDATION 5.2/11

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI poursuive, en élargissant la portée, l'étude de l'imputation des coûts du GNSS entre les groupes d'utilisateurs, en coalition avec des utilisateurs non aéronautiques et en tenant compte de toutes les méthodes possibles d'imputation des coûts, notamment la «méthode basée sur les besoins».

CONSULTATIONS DES USAGERS

5.2.11 **Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/12), dans une note présentée antérieurement dans le contexte de la solution des différends, attire l'attention sur les orientations des Déclarations du Conseil (Doc 9082) qui concernent la consultation des usagers.

La **Suisse** (WP/46) décrit les méthodes qu'elle applique pour modifier les redevances aéroportuaires et celles des services de navigation aérienne, en soulignant l'importance de consulter les usagers.

Le **Royaume-Uni** (WP/91) souligne qu'il importe de procéder en temps opportun à des consultations approfondies avec les usagers des aéroports, aussi bien lors de l'établissement des redevances d'aéroports que lors de la mise au point de plans de

développement. Il propose un texte révisé pour renforcer la portée des Déclarations du Conseil et donner aux usagers le droit de faire appel devant un organisme indépendant de l'autorité aéroportuaire, au cas où fournisseurs et usagers ne pourraient parvenir à un accord sur les redevances. Il est également suggéré de porter à quatre mois la période de préavis en cas de révision des redevances ou d'imposition de nouvelles redevances aux aéroports, contre deux mois à l'heure actuelle selon le Doc 9082.

L'**ACI** (WP/47) souligne que les consultations sont la pierre angulaire de relations de travail productives entre les aéroports et leurs usagers et se déclare satisfaite des orientations figurant dans le Doc 9082.

L'**IATA** (WP/79) souligne elle aussi l'importance des consultations entre aéroports ou fournisseurs de services de navigation aérienne et leurs communautés respectives d'usagers.

5.2.12 **Débat**

5.2.12.1 La Conférence souligne l'importance de créer une relation productive entre fournisseurs et usagers, par le biais de consultations, et elle reconnaît que les textes pertinents sur les consultations avec les usagers, figurant dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082), devraient être renforcés selon les propositions figurant dans la note WP/91. Toutefois, certaines délégations hésitent à fixer un délai précis pour les consultations dans les éléments d'orientation de l'OACI, étant donné que la situation diffère d'un État à l'autre. La Conférence est d'avis que les Déclarations devraient être plus permissives que contraignantes dans ce domaine.

5.2.12.2 À propos de la suggestion visant à donner aux usagers le droit de faire appel devant un organisme indépendant de l'aéroport, au cas où fournisseurs et usagers ne pourraient s'entendre sur les redevances, la Conférence convient que la question devrait être étudiée plus avant par l'OACI. Le point de vue est exprimé que des orientations supplémentaires sont nécessaires au sujet des consultations quand aucun régime réglementaire n'existe dans l'État concerné. Il est également estimé que le terme «usagers» utilisé pour le processus de consultation devrait s'entendre comme incluant les passagers.

5.2.12.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence convient de la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/12

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI:

- a) renforce le texte concernant les consultations avec les usagers dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082);

- b) étudie et élabore, aux fins d'inclusion dans les Déclarations du Conseil, de nouvelles orientations sur le concept d'accorder aux usagers un droit d'appel devant un organisme indépendant, s'il existe, en l'absence d'entente avec les fournisseurs; ainsi que des orientations supplémentaires sur le processus d'appel à utiliser, en harmonie avec le régime réglementaire de l'État en cause.

PROLIFÉRATION DES REDEVANCES ET UTILISATIONS EXTRA-AÉRONAUTIQUES DES RECETTES

5.2.13 Documentation

L'**ACI** et l'**IATA** (WP/24) visent conjointement à encourager les États à ne permettre l'imposition de redevances que pour des services et fonctions nécessaires, directement liés à l'aviation civile et au bénéfice de celle-ci, et à s'abstenir d'imposer de redevances pour des fonctions qui sont principalement du ressort des administrations nationales.

L'**IATA** (WP/77) estime que l'utilisation des recettes à des fins extra-aéronautiques alourdit inutilement les coûts que doit supporter un fournisseur de services d'aéroport ou de services de navigation aérienne, fardeau qui en dernière analyse est transmis aux usagers; elle suggère que les éléments d'orientation de l'OACI prévoient explicitement que les recettes produites par un aéroport ou un fournisseur de services de navigation aérienne devraient revenir au fournisseur en cause.

5.2.14 Débat

5.2.14.1 La Conférence convient de faire sienne l'idée, présentée dans la note WP/24, d'encourager les États à limiter l'imposition de redevances. Par contre, elle n'appuie pas l'idée que les gouvernements devraient s'abstenir d'imposer des redevances pour des fonctions qui relèvent principalement de leur responsabilité, comme la sûreté, l'immigration et les douanes. Pour certains, ces fonctions sont assurées par les gouvernements au bénéfice des compagnies aériennes, des aéroports et du public des voyageurs, si bien qu'il serait raisonnable et équitable d'en recouvrer les coûts.

5.2.14.2 À propos de la note WP/77, de nombreux délégués déclarent avoir des difficultés à accepter, sans complément d'étude, certains des points de vue exprimés dans la note, et en particulier la suggestion voulant que les recettes d'un aéroport ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne soient nécessairement conservées par ceux-ci. La Conférence note cependant que la question de la répartition des recettes à l'intérieur d'un système ou d'un réseau de fournisseurs sera étudiée plus avant lorsque seront élaborées les orientations destinées aux États qui souhaitent commercialiser leurs aéroports ou leurs services de navigation aérienne, comme il est envisagé dans la Recommandation 2/3 de la Conférence.

5.2.14.3 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2/13**LA CONFÉRENCE**

RECOMMANDE que l'OACI encourage les États à n'autoriser l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt en dernière analyse.

REDEVANCES ENVIRONNEMENTALES**5.2.15 Documentation**

Les **Pays-Bas** (WP/87) trouvent que les Déclarations du Conseil (Doc 9082) sont quelque peu restrictives en ce qui concerne les coûts externes du bruit des aéronefs et que l'utilisation de la tarification fondée sur des principes économiques, au moyen de redevances liées au bruit, pourrait offrir une solution efficace à la réduction des incidences acoustiques aux alentours des aéroports.

Les **États-Unis** (WP/40) rappellent que l'organe compétent pour discuter des redevances environnementales est le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI, qui travaille à plusieurs options, et dont les conclusions seront examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI.

5.2.16 Débat

5.2.16.1 La Conférence convient volontiers que les discussions de fond sur les redevances environnementales devraient avoir lieu au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) auquel le Conseil de l'OACI a attribué de telles fonctions. Elle note que les recommandations du CAEP sur d'éventuelles options basées sur le marché pour s'occuper des incidences des émissions des moteurs d'aviation sont attendues pour janvier 2001, en vue de leur soumission ultérieure au Conseil et de leur examen ultérieur à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI en septembre-octobre 2001. En conséquence, toutes questions concernant les options environnementales basées sur le marché ou d'autres redevances environnementales qui pourraient être soulevées lors de la présente conférence seront renvoyées au Conseil de l'OACI pour transmission éventuelle au CAEP.

Point 5.2.1 de**l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances d'aéroport****CAISSE UNIQUE****5.2.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/17) souligne l'importance des recettes non aéronautiques, tant pour la viabilité financière d'un aéroport qu'à titre de moyen permettant de maintenir les redevances de trafic aérien au plus bas niveau possible. Comme des recettes non aéronautiques ne peuvent être générées à un aéroport que grâce au marché créé par les exploitants d'aéronefs, il serait équitable que les principaux usagers, à savoir les transporteurs aériens et leurs passagers, bénéficient des activités non aéronautiques autant que des activités aéronautiques. La note propose que le fond du texte correspondant des Déclarations du Conseil (Doc 9082) soit réitéré. La note suggère aussi que le principe de la «caisse unique», qui consiste à mettre en commun les recettes et coûts aéroportuaires provenant de toutes les activités génératrices de revenus lorsque des redevances sont établies, s'applique également dans le contexte des services de navigation aérienne.

L'**ACI** (WP/48 et 50) souligne que l'utilisation des recettes d'activités commerciales aux aéroports pour réduire les redevances aéronautiques constitue une subvention croisée exceptionnelle pour les transporteurs aériens. De l'avis de l'ACI, ceci réduit les coûts à court terme au détriment des investissements à long terme, affaiblit la capacité et la motivation qu'ont les aéroports de mettre en œuvre de meilleures installations commerciales et, à long terme, diminue les recettes commerciales. L'ACI demande donc l'adoption d'une politique plus souple permettant aux exploitants d'aéroports de conserver et d'utiliser les recettes commerciales, s'il y a lieu et dans la mesure nécessaire, afin de contribuer au financement des améliorations aéroportuaires, l'établissement de redevances d'usage et l'octroi de rétributions appropriées aux propriétaires d'aéroports et elle suggère que la Conférence amende le Doc 9082 en conséquence.

L'**IATA** (WP/30) est d'avis que les activités non essentielles se déroulant dans le périmètre d'un aéroport, qui ne peuvent que prendre de l'ampleur en raison des activités aéronautiques, devraient être à l'avantage de ses principaux usagers, les transporteurs aériens, en permettant de réduire la base des coûts utilisée aux fins de tarification.

L'**IATA** (WP/82) considère aussi que les escomptes ou rabais sur les redevances ne sont acceptables que s'ils sont conformes à certains principes, notamment qu'ils soient offerts à tous les exploitants et qu'ils n'introduisent pas de distorsion dans la concurrence.

L'**IATA** (WP/83) souligne que les aéroports devraient s'abstenir d'imposer des droits non liés aux coûts sur les activités aéronautiques directement associées à l'exploitation des services de transport aérien, car elle considère que ces droits feraient augmenter le coût d'exploitation des compagnies aériennes à un aéroport et pourraient avoir des effets discriminatoires.

5.2.1.2 **Débat**

5.2.1.2.1 La Conférence entreprend un débat complet et approfondi sur la notion de caisse unique. Ce débat met en lumière des différences d'opinion considérables sur les avantages et la justification de son application.

5.2.1.2.2 De nombreux délégués sont en faveur de maintenir l'acceptation du concept de la caisse unique, du fait qu'il reflète le rôle particulier des aéroports dans la promotion et le développement du transport aérien, qu'il va dans le sens d'une réduction de la base des coûts utilisée pour le calcul des redevances, qu'il incite les aéroports à développer les recettes provenant d'activités non aéronautiques et qu'il permet des investissements d'infrastructure. Certains délégués estiment que les orientations de politique actuelles de l'OACI sont suffisamment équilibrées pour répondre aux besoins des aéroports. Par ailleurs, de nombreux délégués ont préconisé une plus grande souplesse dans l'interprétation et l'application du concept de la caisse unique, compte tenu de la diversité des situations dans lesquelles se trouvent les aéroports, de la nécessité de s'adapter à l'évolution de l'environnement des aéroports, et notamment aux structures organisationnelles et financières autonomes, ainsi que des besoins d'investissements. Deux délégués signalent que la politique en vigueur décrite au paragraphe 14 i) des Déclarations du Conseil (Doc 9082) n'est pas compatible avec les positions de politique de leurs États. Ils appuient donc le libellé proposé par l'ACI dans la note WP/50.

5.2.1.2.3 De nombreux délégués font part de leur préoccupation concernant l'application du concept de la caisse unique dans le contexte des services de navigation aérienne, proposée dans la note WP/17.

5.2.1.2.4 Au cours du débat, un certain nombre de délégués attirent l'attention sur le rôle important des autorités de réglementation et, dans certains cas, des lois sur la concurrence où le concept de la caisse unique est remplacé par d'autres méthodes. Il est également fait mention de la nécessité de mettre en place des systèmes comptables transparents et suffisamment détaillés, ainsi que de la nécessité de procéder à des consultations.

5.2.1.2.5 Compte tenu des points de vue divergents exprimés et de la nécessité d'attendre que la question soit plus mûre avant qu'elle puisse faire l'objet d'un consensus, l'accord s'est fait pour dire qu'il faudrait poursuivre les travaux et les analyses dans ce domaine. La Conférence convient donc de recommander à l'OACI d'entreprendre, de façon prioritaire, une étude qui tiendrait compte de tous les éléments en cause, notamment la documentation et les délibérations de la Conférence.

5.2.1.2.6 À propos de la note WP/82, de l'avis général, lorsque des escomptes ou rabais sont offerts, les dispositions portant sur la non-discrimination de l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale devraient avoir la priorité et les principes suggérés dans la note WP/82, lorsque des escomptes sont offerts, pourraient être utilisés s'il y a lieu et dans la mesure appropriée. La Conférence prend également note des points de vue de l'IATA présentés dans la note WP/83 sur les droits perçus sur les activités aéronautiques.

5.2.1.2.7 Pour donner effet à ses délibérations, la Conférence convient d'adopter la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2.1/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE que l'OACI entreprenne, en lui accordant une haute priorité, une étude sur l'application du principe de la «caisse unique» pour les aéroports et les services de navigation aérienne, en vue essentiellement d'identifier les éléments qui y sont inclus et de déterminer s'il convient de modifier les Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082 ou s'il serait nécessaire d'élaborer des éléments d'orientation supplémentaires pour les États. L'étude devrait également se concentrer sur les répercussions économiques, notamment le rendement des investissements et les incidences sur les redevances, et prendre en compte la nécessité de la transparence dans la comptabilité financière et de la souplesse voulue pour tenir compte des différentes circonstances propres aux différents États et environnements de service, ainsi que d'une supervision par les autorités chargées de la réglementation ou de l'application d'une loi générique en matière de concurrence.

REDEVANCES DE SERVICES PASSAGERS

5.2.1.3 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/60) explique la politique générale et les éléments d'orientation pratiques de l'OACI sur les redevances de services passagers (RSP), et présente les résultats d'une enquête qui a été effectuée sur les méthodes de perception des RSP aux aéroports. Dans une majorité d'États, ces redevances continuent d'être perçues directement auprès des passagers; toutefois, la tendance récente a été de les percevoir par l'intermédiaire des compagnies aériennes. Eu égard aux problèmes de facilitation qu'occasionne l'imposition des RSP aux passagers, en particulier aux aéroports qui connaissent des problèmes de congestion, le Secrétariat propose une recommandation visant à éviter que les redevances de services passagers soient perçues directement auprès des passagers et préconisant, en même temps que des amendements aux Déclarations du Conseil (Doc 9082), l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation pratiques à insérer dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562).

5.2.1.4 Débat

5.2.1.4.1 Un appui général se manifeste pour la note WP/60, plus particulièrement en ce qui concerne l'intérêt pratique des RSP et la nécessité connexe d'éviter des files d'attente aux aéroports, quoique certains délégués estiment que l'imposition directe de ces redevances aux passagers ne pose pas de problèmes de facilitation, du moins aux aéroports de leur pays. En ce qui concerne la proposition de la note WP/60 visant à ce qu'elles soient perçues par l'intermédiaire des compagnies aériennes, certains délégués s'inquiètent de la mise en œuvre pratique et des frais administratifs supplémentaires. La Conférence note que l'Annexe 9 — *Facilitation* contient maintenant une pratique recommandée qui

concorde avec la proposition formulée dans la note WP/60. Bien qu'il s'agisse essentiellement d'une question de facilitation, la pratique recommandée a aussi des incidences économiques et mériterait d'être soulignée à nouveau.

5.2.1.4.2 Pour donner effet à ses conclusions, la Conférence adopte la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5.2.1/2

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE:

- a) que les États veillent à ce que l'imposition de redevances de services passagers ne crée pas de files d'attente et de retards supplémentaires aux aéroports, s'il y a lieu en évitant que ces redevances soient perçues directement et séparément auprès du passager à l'aéroport;
- b) que le Conseil supprime le texte suivant de la première phrase du paragraphe 19 des Déclarations du Conseil (Doc 9082/5): «... confirme que les redevances de services passagers ne soulèvent aucune objection de principe».

AVIATION GÉNÉRALE

5.2.1.5 Documentation

L'**IAOPA** (WP/61) explique que l'aviation générale et les activités de travail aérien se situent aux marges de l'exploitation des aéroports et n'utilisent qu'une petite partie de l'infrastructure aéroportuaire. L'**IAOPA** propose un amendement aux Déclarations du Conseil (Doc 9082) qui stipulerait que les redevances d'aéroport imposées à l'aviation générale internationale devraient être basées sur la valeur marginale des installations et services réellement utilisés. Ces redevances devraient être calculées avec l'objectif supplémentaire de promouvoir le sain développement de l'aviation générale internationale.

5.2.1.6 Débat

5.2.1.6.1 La Conférence constate que, dans une note connexe (WP/62) examinée au titre du point 4 de l'ordre du jour, l'**IAOPA** a proposé que l'aviation générale et le travail aérien fassent l'objet d'un traitement semblable en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne à celui que propose la note WP/61 en ce qui concerne les redevances d'aéroport. La Conférence n'a pas entériné la proposition antérieure, mais est convenue de recommander une étude visant à améliorer l'accès aux aéroports tant pour l'aviation générale que pour l'aviation d'affaires (Recommandation 4/3).

Point 5.2.2 de**l'ordre du jour: Principes relatifs aux redevances des services de navigation aérienne****5.2.2.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/21) fait le point des aspects organisationnels relatifs à la prestation des services de contrôle d'approche et d'aérodrome. La note contient des renseignements sur les pratiques des États dans la perception de redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome. Elle indique que l'incorporation de la base des coûts et des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome dans la structure des redevances de route se traduirait par des situations inévitables, puisque les vols traversant l'espace aérien en cause sans y atterrir devront payer le coût des services de contrôle d'approche et d'aérodrome qu'ils n'utilisent pas.

La **Chine** (WP/111) présente un bilan des progrès financiers de ses services de contrôle de la circulation aérienne.

5.2.2.2 Débat

5.2.2.2.1 La Conférence note que le Secrétariat va revoir et mettre à jour les orientations relatives au recouvrement des coûts des services de contrôle d'approche et d'aérodrome qui figurent actuellement dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), à la lumière des changements intervenant dans la prestation et le recouvrement des coûts de ces services. Comme il est proposé dans la note WP/21, la Conférence confirme les principes régissant les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome qui figurent dans les Déclarations du Conseil (Doc 9082).

Point 6 de**l'ordre du jour: Conseils et assistance de la part de l'OACI****ACTIVITÉS DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE****6.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/23) présente une description sommaire des éléments indicatifs élaborés par l'OACI sur l'économie et la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne. Outre les Déclarations du Conseil, ce sont le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3), le *Rapport du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9660), les *Lignes directrices pour l'analyse coûts-avantages des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)* (Circulaire 257), le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), le *Manuel de prévision du trafic aérien* (Doc 8991) et les *Recueils de statistiques* (Séries AT, AF, Doc 9180). La note donne aussi un aperçu des ateliers et séminaires qui portent sur des sujets en rapport avec la gestion des aéroports et des installations et services de route, ainsi que du soutien technique offert par la Direction du transport aérien, par exemple pour le processus de planification régionale, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le Mécanisme d'imputation et de recouvrement du coût du SADIS et la coopération technique.

6.2 Débat

6.2.1 La Conférence note les informations fournies par le Secrétariat et une opinion selon laquelle, vu l'interconnexion des tâches du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, il faudrait envisager leur fusion en un organe unique.

6.2.2 Dans le contexte des travaux futurs de l'Organisation, il est noté que toutes les recommandations de la Conférence relatives à des études ou à d'autres tâches dépendront de la disponibilité de ressources.

BESOINS EN MATIÈRE DE DONNÉES DE TRAFIC ET DE DONNÉES FINANCIÈRES**6.3 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/57) souligne l'importance grandissante des données de trafic et, en particulier, des données financières des aéroports et des services de navigation aérienne pour l'exercice par les États de la surveillance économique de leurs opérations, ainsi que la nécessité qui en découle d'aligner les éléments indicatifs que fournit l'OACI en matière de contrôle financier et de comptabilité avec les besoins connexes de son

Programme statistique. La note souligne aussi qu'il est nécessaire que les États participent au Programme statistique de l'OACI.

6.4 Débat

6.4.1 La Conférence entérine la suite proposée dans la note WP/57 et adopte la Recommandation suivante:

RECOMMANDATION 6/1

LA CONFÉRENCE

RECOMMANDE:

- a) que le Conseil élargisse la collecte des données de trafic et des données financières pour les aéroports et les services de navigation aérienne dans le cadre du Programme statistique de l'OACI de façon qu'elle concorde avec les orientations données par l'OACI en matière de contrôle financier et de comptabilité pour ces éléments d'infrastructure;
- b) que les États mettent tout en œuvre pour remplir les formulaires du transport aérien (J et K pour les données financières, I et L pour les données de trafic) et les communiquer à l'OACI en temps voulu.