

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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

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

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

ASPECTS ORGANISATIONNELS DE LA FOURNITURE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note porte sur les formes d'organisation de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, la participation du secteur privé à l'exploitation des aéroports, les nouvelles tendances dans l'administration des aéroports et des services de navigation aérienne et les orientations actuelles de l'OACI à ce sujet. La suite proposée à la Conférence est au paragraphe 6.1.

1. Historique

1.1 Dans les années qui ont suivi la Conférence de 1991 sur la gestion des aéroports et des installations et services de route (CARFM), les modes de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne ont évolué de façon accélérée. Un éventail plus large de structures de propriété et de contrôle s'est ainsi créé. Afin de recueillir l'information la plus récente sur ces questions avant la Conférence, les États ont été invités à communiquer des renseignements pertinents dans le questionnaire qui leur a été envoyé avant la Conférence (sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999).*

* Les réponses sont traitées globalement dans le corps et les appendices de la présente note, mais on trouvera dans un additif distribué ultérieurement les données communiquées par chaque État.

2. Pratiques des États en matière de gestion des aéroports

2.1 L'Appendice A montre, région par région, que le mode d'organisation le plus répandu dans les 82 États qui ont répondu au questionnaire (ce qui représente 303 aéroports) est l'entité aéroportuaire autonome du secteur public (47 États). Au deuxième rang viennent les administrations de l'aviation civile (22 États), suivies par les ministères ou autres administrations nationales (17 États), les administrations régionales ou municipales (11 États) et les intérêts privés exploitant des aéroports en vertu d'une concession ou d'arrangements de location (9 États). La forme la moins répandue est l'entité aéroportuaire privée (7 États). (Le nombre total d'États dépasse 82 parce que certains États ont indiqué plusieurs modes d'exploitation différents selon les aéroports.) L'enquête montre également que les modes d'organisation susceptibles de croître le plus à l'avenir sont les concessions ou arrangements de location consentis à des entités privées et les aéroports privés.

2.2 Par comparaison avec l'enquête réalisée avant la CARFM de 1991, le nombre d'États où les aéroports sont organisés en entités aéroportuaires autonomes du secteur public s'est accru de façon notable, tout comme le nombre d'États où les aéroports sont administrés par des entités privées.

2.3 En ce qui concerne la propriété des aéroports, 57 États ont communiqué des données sur leur situation actuelle et 32 sur leurs plans pour l'avenir. Selon les données de l'enquête, 21 grands aéroports dans le monde (dans 7 États situés en Europe et en Asie/Pacifique) sont actuellement détenus par des intérêts privés soit entièrement (11 aéroports), soit en partie (trois aéroports à capital privé majoritaire et sept à capital minoritaire). La grande majorité des aéroports continue d'être détenue par le secteur public (gouvernement ou organisme public) soit totalement, soit majoritairement. Pour ce qui est de l'avenir, d'après des indications provisoires, c'est en Europe que la participation privée devrait s'accroître le plus, encore que ce mode d'administration soit également envisagé de façon active dans les Caraïbes, en Amérique centrale et du Sud et dans la région Asie/Pacifique.

2.4 L'enquête visait également à savoir dans quels États les grands secteurs et services aéroportuaires sont détenus ou administrés par des intérêts privés nationaux ou étrangers. D'après les réponses, si le nombre d'entités aéroportuaires privées demeure encore relativement restreint, il y a deux grands secteurs ou services aéroportuaires, comme l'indique l'Appendice B par région, où les intérêts privés participent de façon importante à la propriété ou à l'administration. Ces secteurs sont, en ordre décroissant, les services d'escale (64 États) et les aéroports de fret (59 États), ce qui confirme les tendances déjà observées lors de la CARFM de 1991. Cette répartition vaut aussi en gros au niveau régional. Le secteur privé est de plus en plus présent dans la propriété et l'exploitation des aéroports de passagers (41 États) et des services de sûreté (40 États). Le contrôle de la circulation aérienne (y compris les télécommunications) aux aéroports est assuré en tout ou en partie par des intérêts privés dans 34 États. En général, les intérêts privés sont nationaux, bien que dans le cas des services d'escale et des aéroports de fret, des intérêts étrangers s'y ajoutent également, surtout en Europe. Il est rare que seuls des intérêts privés étrangers soient présents.

3. Pratiques des États en matière d'administration des services de navigation aérienne

3.1 Les réponses au questionnaire concernant la propriété et l'exploitation des services de navigation aérienne sont résumées par région à l'Appendice C. Dans certains cas, les États ont donné plusieurs réponses à une même question. Il n'a pas été possible d'établir de comparaison avec la situation qui prévalait lors de la Conférence CARFM de 1991 parce qu'aucune enquête sur les aspects organisationnels des services de navigation aérienne n'avait été réalisée à cette époque.

3.2 Parmi les 81 États qui ont communiqué des renseignements sur la structure globale de fourniture des services de navigation aérienne (ATS), le mode d'organisation le plus souvent cité est l'entité autonome du secteur public (37 États), suivie par la Direction de l'aviation civile (32 États). Le ministère ou autre administration nationale apparaît beaucoup moins fréquemment (12 États). Les autres structures sont rares, cinq États mentionnant des agences d'exploitation internationales, deux des entités privées et un État indiquant que les services ATS sont fournis en son nom par un autre État. (Le nombre cumulatif total d'États par structure dépasse le nombre total d'États ayant répondu parce que certains ont communiqué plusieurs réponses dans quelques cas.) Ces résultats doivent être interprétés avec prudence, étant donné, par exemple, qu'un certain nombre d'États dont on sait que les services ATS sont fournis par une agence d'exploitation internationale n'ont pas répondu (principalement en Afrique et en Amérique centrale, où ce genre d'agence est actif), ce qui donne une impression fautive de l'importance de ces organismes au plan mondial. Toutefois, la principale conclusion qui ressort de ces données est l'importance, tant relative qu'absolue, des entités autonomes; de plus, huit États prévoyant créer des entités autonomes du secteur public et quatre autres des entités privées ou mixtes, les entités autonomes deviendront bientôt la structure d'organisation la plus répandue dans le domaine des services ATS.

3.3 Pour ce qui a trait à la perception des redevances des services de navigation aérienne dans les 81 États qui ont répondu (Appendice C également), la majorité (56 États) perçoivent ces redevances eux-mêmes, tandis qu'un nombre assez élevé (37 États) donnent la perception en sous-traitance à un tiers (en général une agence internationale et pour quelques-uns, un autre État). Ce phénomène est particulièrement répandu en Europe, où Eurocontrol perçoit les redevances des services de navigation aérienne de route pour la majorité des États, dont certains, cependant, perçoivent eux-mêmes les redevances de région terminale (approche et contrôle d'aérodrome).

3.4 Comme on peut le voir à l'Appendice D, les services d'approche et de contrôle d'aérodrome sont fournis, dans la majorité des 81 États qui ont répondu, par les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) de route. Dans un tiers des États environ, ces services sont assurés par l'administration aéroportuaire elle-même, surtout dans la Région Asie/Pacifique.

3.5 L'Appendice E montre que, pour les 81 États qui ont répondu, les services de télécommunications aéronautiques (COM) et d'information aéronautique (AIS) dans la majorité des États (77) et les services météorologiques (MET) dans une minorité d'États (29) sont fournis par les fournisseurs des services ATS. Les services de recherches et de sauvetage (SAR) sont fournis par les fournisseurs de services ATS dans 51 États. La seule région où les services SAR ne sont pas fournis par les fournisseurs de services ATS dans la majorité des États est l'Europe.

4. Tendances

4.1 Des signes de mondialisation se font jour dans la gestion des aéroports; la propriété ou l'exploitation transnationale des aéroports est de plus en plus fréquente, un nombre croissant d'États cherchant à céder l'administration et la propriété directes des aéroports à des entités autonomes ou à l'entreprise privée. La multiplication des privatisations d'aéroports et les perspectives croissantes de rentabilité aiguissent l'intérêt de l'industrie et stimulent la concurrence entre les entreprises qui souhaitent jouer un rôle de premier plan dans l'exploitation des aéroports à l'échelle mondiale. En conséquence, les grandes sociétés de gestion d'aéroports, pour la plupart associées aux principaux aéroports des régions développées, sollicitent et, le plus souvent, obtiennent des contrats de gestion d'aéroports ou de groupes d'aéroports situés dans d'autres régions.

4.2 On observe également une tendance nouvelle à la création de réseaux d'aéroports, par suite non seulement de la mondialisation, mais aussi de la conclusion d'accords de coopération entre aéroports. Cette tendance peut donner lieu à la constitution d'alliances entre aéroports; du point de vue des usagers (compagnies aériennes, passagers, expéditeurs, etc.), les avantages de telles alliances ne sont pas encore entièrement démontrés.

5. Orientations de l'OACI

5.1 On trouve dans les deux textes liminaires des *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5)** des indications sommaires sur les aspects organisationnels. Pour l'essentiel, les gouvernements y sont invités à étudier la possibilité de créer des entités autonomes pour exploiter les aéroports ou les services de navigation aérienne «lorsque cela est dans les meilleurs intérêts des fournisseurs et des usagers» (paragraphe 6 et 27). En ce qui concerne les services de navigation aérienne, le Conseil encourage la coopération internationale lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs et des usagers concernés (paragraphe 27 et 28).

5.2 Compte tenu des avantages financiers qui découlent généralement de l'exploitation des aéroports ou des services de navigation aérienne par des entités financièrement autonomes, le moment serait peut-être opportun pour donner une inflexion moins conditionnelle aux paragraphes 6 et 27 des Déclarations du Conseil figurant dans le Doc 9082/5.

5.3 Des orientations détaillées complémentaires sur les structures organisationnelles sont fournies dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3). En outre, la Conférence trouvera, dans la note ANSCConf-WP/6, un résumé de l'*Étude sur la privatisation de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne*. Il est prévu de publier ultérieurement cette étude dans son intégralité sous forme de circulaire de l'OACI. La note ANSCConf-WP/9, consacrée à la réglementation économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, est également pertinente dans ce contexte.

6. Suite proposée à la Conférence

6.1 La Conférence est invitée à noter le présent document et à recommander au Conseil de renforcer ses Déclarations figurant dans le Doc 9082 dans le sens suggéré au paragraphe 5.2.

** Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de réintituler ce document *Politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

APPENDICE A

Propriété et exploitation des aéroports

Région	Entité aéroportuaire autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Administration régionale ou municipale	Concession ou arrangement de location	Entité aéroportuaire privée	Autre
Asie/Pacifique (14 États)							
Structure actuelle	10	5	3	2	1	3	2
Structure prévue	3	2	1	0	2	3	3
Moyen-Orient (8 États)							
Structure actuelle	2	5	1	0	0	0	0
Structure prévue	3	0	1	0	0	0	0
Afrique (20 États)							
Structure actuelle	13	5	3	0	2	1	2
Structure prévue	3	0	0	0	2	1	0
Europe (30 États)							
Structure actuelle	19	5	8	7	3	3	2
Structure prévue	5	1	5	3	9	6	2
Amérique du Nord (2 États)							
Structure actuelle	0	0	0	1	1	0	0
Structure prévue	0	0	0	1	0	0	0

Région	Entité aéroportuaire autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Administration régionale ou municipale	Concession ou arrangement de location	Entité aéroportuaire privée	Autre
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (8 États)							
Structure actuelle	3	2	2	1	2	0	0
Structure prévue	1	1	0	0	3	1	0
Total (82 États*)							
Structure actuelle	47	22	17	11	9	7	6
Structure prévue	15	4	7	4	16	11	5

* Données fondées sur des renseignements reçus des États suivants:

Asie/Pacifique: Australie, Bangladesh, Brunéi Darussalam, Chine (Hong Kong SAR), Japon, Maldives, Nouvelle-Zélande, Ouzbékistan, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan et Viet Nam;

Moyen-Orient: Arabie saoudite, Bahreïn, Iran (République islamique d'), Jordanie, Koweït, Liban, Oman et Qatar;

Afrique: Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maroc, Maurice, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tunisie, Zimbabwe;

Europe: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine;

Amérique du Nord: Canada et États-Unis;

Caraïbes/Amérique centrale/du Sud: Barbade, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Équateur, Jamaïque, Mexique et Saint-Vincent-et-les Grenadines.

APPENDICE B

Principaux secteurs ou services détenus ou exploités par des intérêts privés

Région	Aérogare de passagers	Aérogare de fret	Services d'escale	Contrôle de la circulation aérienne	Services de sûreté	Autre
Asie/Pacifique (14 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	8	11	8	8	11	1
Étrangère		1				
Mixte	2	2	4			
Moyen-Orient (8 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	4	6	7	3	3	1
Étrangère						
Mixte						
Afrique (20 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	7	9	10	5	6	2
Étrangère		1				1
Mixte	1	3	3	2	1	
Europe (30 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	13	13	10	11	11	2
Étrangère			1			
Mixte		6	12	1	2	2
Amérique du Nord (2 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	1	1	2	1	1	
Étrangère						
Mixte						
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (8 États)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	3	3	5	3	3	1
Étrangère	1	1	1		1	
Mixte	1	1	1		1	

Région	Aérogare de passagers	Aérogare de fret	Services d'escale	Contrôle de la circulation aérienne	Services de sûreté	Autre
Total (82 États*)						
Propriété/Exploitation						
Nationale	36	43	42	31	35	7
Étrangère	1	4	2		1	1
Mixte	4	12	20	3	4	2

* Données fondées sur des renseignements fournis par les mêmes États qu'à l'Appendice A.

APPENDICE C

Propriété et exploitation des services de navigation aérienne

Région	Propriété et exploitation						Perception des redevances	
	Entité autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Agence d'exploitation internationale	Entité privée	Autre	Perçues par l'organe lui-même	Perçues par un autre organe ou une autre agence
Asie/Pacifique (14 États)								
Structure actuelle	8	7	2	0	0	0	10	2
Structure prévue	4	1	2	0	0	0		
Moyen-Orient (8 États)								
Structure actuelle	0	6	1	0	0	1	6	2
Structure prévue	2	0	0	0	0	0		
Afrique (19 États)								
Structure actuelle	8	9	2	2	0	0	15	5
Structure prévue	4	1	0	0	0	0		
Europe (29 États)								
Structure actuelle	17	8	3	0	0	2	15	25
Structure prévue	7	2	4	0	2	1		
Amérique du Nord (2 États)								
Structure actuelle	0	0	1	0	1	0	1	0
Structure prévue	0	0	0	0	0	1		

Région	Propriété et exploitation						Perception des redevances	
	Entité autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Agence d'exploitation internationale	Entité privée	Autre	Perçues par l'organe lui-même	Perçues par un autre organe ou une autre agence
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (9 États)								
Structure actuelle	4	2	3	3	1	0	9	3
Structure prévue	0	0	1	0	0	0		
Total (81 États*)								
Structure actuelle	37	32	12	5	2	3	56	37
Structure prévue	17	4	7	0	2	2		

* Données fondées sur des renseignements reçus des États suivants:

Asie/Pacifique: Australie, Bangladesh, Brunéi Darussalam, Chine (Hong Kong SAR), Maldives, Nouvelle-Zélande, Ouzbékistan, Pakistan, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan et Viet Nam;

Moyen-Orient: Arabie saoudite, Bahreïn, Iran (République islamique d'), Jordanie, Koweït, Liban, Oman et Qatar;

Afrique: Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Égypte, Érythrée, Gambie, Ghana, Kenya, Maroc, Maurice, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Swaziland, Tunisie, Zimbabwe;

Europe: Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Irlande, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine;

Amérique du Nord: Canada et États-Unis;

Caraïbes/Amérique centrale/du Sud: Barbade, Bolivie, Brésil, Costa Rica, Équateur, Grenade, Jamaïque, Mexique et Saint-Vincent-et-les Grenadines.

APPENDICE D

Fourniture des services de contrôle d'approche et d'aérodrome

Région	Administration aéroportuaire	Fournisseur des services ATS en route	Autre
Asie/Pacifique (14 États)	7	9	0
Moyen-Orient (8 États)	3	3	2
Afrique (19 États)	8	12	2
Europe (29 États)	7	25	1
Amérique du Nord (2 États)	0	2	0
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (9 États)	4	5	1
Total (81 États*)	29	56	6

* Données fondées sur des renseignements fournis par les mêmes États qu'à l'Appendice C.

APPENDICE E

Fourniture d'autres services de navigation aérienne par le fournisseur ATS

Région	COM*	MET*	SAR*	AIS*
Asie/Pacifique (14 États)	13	2	11	14
Moyen-Orient (8 États)	8	5	8	8
Afrique (19 États)	19	5	15	19
Europe (29 États)	27	9	11	28
Amérique du Nord (2 États)	2	2	1	2
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (9 États)	8	6	5	6
Total (81 États**)	77	29	51	77

- * COM: Services de télécommunications aéronautiques
MET: Services météorologiques pour la navigation aérienne
SAR: Recherches et sauvetage
AIS: Services d'information aéronautique

** Données fondées sur des renseignements fournis par les mêmes États qu'à l'Appendice C.

– FIN –