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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

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

**Point 5.2 de
l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

RAPPORT COÛT-EFFICACITÉ DES AÉROPORTS ET DES SERVICES ANS

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

La présente note souligne l'importance de prendre en compte le rapport coût-efficacité des installations et services d'aéroport et de navigation aérienne. Elle soutient que l'établissement des redevances des services aéroportuaires et ANS devrait être fondé sur le principe des améliorations de productivité.

1. Introduction

1.1 Une importante stipulation des «*Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*» est que les redevances doivent être en rapport avec les coûts. Ce principe demeure extrêmement important, mais les grands changements intervenus dans les secteurs aéroportuaires et ANS durant la dernière décennie rendent nécessaires des indications supplémentaires de la part de l'OACI.

2. Situation actuelle

2.1 Le principe d'une redevance liée aux coûts occupe une place centrale dans les «*Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de*

navigation aérienne». Les usagers ne sont tenus que de payer leur part pleine et entière du coût de la prestation des services d'aéroport ou de navigation aérienne.

2.2 L'aviation civile a connu de profonds bouleversements au cours de la dernière décennie. Ces changements comprennent notamment la déréglementation et la libéralisation du transport aérien. Simultanément, de nombreux États ont réduit (ou éliminé) leur participation dans la ou les compagnies nationales, abolissant ainsi le paiement de subventions aux transporteurs aériens lorsqu'ils subissent des pertes. Un autre résultat de la déréglementation est l'apparition d'un grand nombre de nouveaux transporteurs, ce qui a entraîné un degré de concurrence entre compagnies aériennes inconnu jusqu'à présent. À l'heure actuelle, les compagnies aériennes exercent leurs activités dans l'environnement le plus concurrentiel de l'industrie du transport.

2.3 Cet environnement extrêmement concurrentiel est à l'avantage du public des voyageurs. Au cours des dix dernières années, les rendements des compagnies aériennes ont continué à baisser et cette tendance se poursuivra dans l'avenir prévisible. Pour survivre, les compagnies aériennes ont dû faire face à cette baisse du rendement en améliorant leur productivité et leur efficacité.

2.4 Les aéroports et, dans une plus large mesure, les fournisseurs de services de navigation aérienne ne sont pas assujettis à une concurrence semblable à celle que se livrent les compagnies aériennes. S'il peut exister un degré limité de concurrence entre les aéroports dans certaines régions, particulièrement pour le trafic en transit, la concurrence entre fournisseurs de services ANS est pratiquement inexistante.

2.5 Compte tenu de cet environnement, l'IATA estime que le principe d'une relation entre les coûts et les redevances doit être complété par une disposition invitant les aéroports et les fournisseurs de services ANS à améliorer leur productivité et à mettre leurs installations et services à la disposition de l'aviation d'une façon efficace sur le plan des coûts. Si l'on peut soutenir qu'il s'agit là de l'objectif naturel de gestion de n'importe quelle entreprise commerciale, ce n'est pas toujours le cas des aéroports et des organes ANS. Trop souvent, les augmentations de coûts ou les baisses de trafic sont simplement reportées sur les usagers, sous la forme d'augmentations des redevances.

2.6 L'aviation dans son ensemble ne peut prospérer que si toutes les parties en cause observent les mêmes principes et objectifs. Les réductions de coûts ainsi que les améliorations d'efficacité et de productivité des compagnies aériennes au cours de la dernière décennie n'ont pas été accompagnées d'initiatives analogues de la part des aéroports et des fournisseurs ANS. Ce n'est que grâce aux efforts combinés de toutes les parties en cause que l'on pourra apporter des réductions de coûts durables, fondements d'une nouvelle expansion de l'aviation civile.

3. **Position de l'IATA**

3.1 Les aéroports et les fournisseurs ANS devraient se fixer des objectifs pour améliorer leur situation financière par des améliorations de productivité et, dans le cas des aéroports, par l'expansion de leurs recettes commerciales. Les augmentations des redevances aéronautiques ne devraient être considérées qu'en dernière ressource pour résoudre des difficultés financières.

3.2 L'IATA propose que les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services ANS travaillent ensemble pour définir périodiquement les objectifs d'efficacité que devraient atteindre les aéroports et les fournisseurs de services ANS. Ces objectifs devraient être liés à l'évolution du rendement des transporteurs aériens. Les améliorations de productivité réalisées dans d'autres

industries concurrentielles devraient aussi être prises en considération. De même, les partenaires ne devraient pas seulement définir les réductions de coûts nécessaires, mais convenir simultanément des niveaux et normes de service.

4. **Décision de la Conférence**

4.1 L'IATA invite la Conférence à introduire, à titre d'exigence supplémentaire pour l'établissement des redevances d'aéroport et de navigation aérienne, les principes de l'amélioration de l'efficacité et de la productivité qui devraient être définis sur une base bilatérale entre usagers et fournisseurs.