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

Montréal, 19 – 28 juin 2000

Point 6 de

l'ordre du jour: Conseils et assistance de la part de l'OACI

DONNÉES DE TRAFIC ET DONNÉES FINANCIÈRES

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note concerne l'importance croissante des données de trafic et en particulier des données financières pour l'administration des aéroports et des services de la navigation aérienne et le besoin qui en découle de réexaminer les éléments indicatifs de l'OACI en matière de contrôle financier et de comptabilité, en parallèle avec les besoins du Programme statistique de l'OACI. La suite proposée à la Conférence est au paragraphe 4.1.

1. Historique

1.1 Au cours des dernières décennies, le besoin de systèmes comptables qui fournissent des données financières précises sur les aéroports et les services de navigation aérienne n'a fait que croître. Ce besoin s'est davantage fait sentir avec l'accroissement du nombre d'organismes financièrement autonomes auxquels les gouvernements ont cédé l'administration de leurs aéroports ou de leurs services de navigation aérienne et avec le caractère monopolistique de ces infrastructures. Face à ces deux facteurs, il est de plus en plus nécessaire que les gouvernements interviennent dans la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne et en particulier qu'ils soutiennent le principe fondamental de recouvrement des coûts au plan international selon lequel les redevances doivent être fondées sur le coût de fourniture des installations et services. Cela ne peut être fait sans données financières précises.

1.2 En outre, l'efficacité de l'administration des aéroports et des services de navigation aérienne exige que l'on en mesure la performance. Le but principal de cette mesure est d'évaluer dans la

durée la performance d'une administration aéroportuaire ou d'un fournisseur de services de navigation aérienne.¹ Cette évaluation exige un système comptable qui fournisse les différentes données nécessaires sur les coûts et les recettes.

2. Le Programme statistique de l'OACI

2.1 La nécessité de statistiques complètes et fiables sur l'aviation a été prévue à la Conférence de Chicago en 1944; c'est pourquoi les rédacteurs de la Convention de Chicago y ont inséré plusieurs dispositions relatives aux statistiques, dont les plus importantes sont les articles 54, 55 et 67. Le Programme statistique est instauré et administré par le Conseil de l'OACI, qui doit autoriser toute modification de structure ou de contenu le concernant. Sur les questions de grande importance, le Conseil demande l'avis de l'Assemblée. En temps normal, les modifications sont examinées par le Conseil sur recommandation du Comité du transport aérien, qui demande l'avis de la Division des statistiques ou du Groupe d'experts en statistiques. Bien qu'à l'origine, le Programme statistique n'ait porté que sur les données sur les transporteurs aériens, il a été élargi par la suite, pour englober entre autres les données financières et de trafic pour les aéroports et les installations et services de route.

2.2 Depuis 1960, l'OACI recueille des données de trafic mensuelles pour les grands aéroports internationaux de chaque État contractant. En 1976 ce programme a été étendu aux données annuelles sur les données financières d'aéroport et les données de trafic et données financières relatives aux installations et services de route. La communication de données financières par les États contractants a été un succès mitigé. Il faut donc de temps à autre, en particulier avant une conférence comme celle-ci, compléter les données recueillies dans le cadre du Programme statistique au moyen de questionnaires spéciaux (par exemple celui qui a été envoyé aux États avant la conférence sous couvert de la lettre SR 167/1-99/80 du 6 août 1999). On peut se rendre compte de la portée et de la valeur de ces données sur les plans régional et mondial en consultant l'analyse de la situation financière des fournisseurs et des usagers qui est présentée dans la note ANSCConf-WP/3 au titre du point 1 de l'ordre du jour.

2.3 À sa neuvième session, la Division des statistiques (rapport de septembre 1997, Doc 9703) a constaté que les difficultés rencontrées dans la collecte de données financières sur les installations et services de route s'expliquaient peut-être en partie par la complexité du formulaire. Des formulaires simplifiés seront envoyés cette année pour recueillir les données financières relatives à l'année 2000. En ce qui concerne les données financières d'aéroport, le fait que l'ACI se soit opposée dès le début à leur collecte normalisée a eu un effet négatif sur le nombre d'aéroports participants. Toutefois, depuis 1995 l'ACI a retiré son opposition officielle; bien que l'ACI soit toujours en désaccord sur le fait qu'on puisse facilement recueillir des données financières d'aéroport sous une forme normalisée, elle laisse maintenant à chaque aéroport le choix de fournir ou non à l'OACI ces données financières (encore que les États soient tenus de communiquer ces données pour leurs aéroports). Certains signes encourageants portent à penser que les aéroports seront maintenant plus nombreux à participer à cette collecte de données.

2.4 Le *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060) conseille les États sur la manière de recueillir et de communiquer les données, ce qui les aide à répondre à leurs propres besoins et à ceux du Programme statistique de l'OACI. Comme suite aux décisions finales prises par le Conseil

1. En général, les comparaisons entre aéroports ou fournisseurs de services de navigation aérienne ne sont pas recommandées en raison de différences d'exploitation, de structure et d'organisation qui peuvent mener à des comparaisons trompeuses.

en 1999 pour donner suite aux recommandations de la neuvième session de la Division des statistiques, le manuel est en cours de révision.

3. Éléments indicatifs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne

3.1 L'OACI a publié des éléments indicatifs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161). Dans ces deux manuels, on trouve des éléments indicatifs sur les méthodes comptables et les procédures d'imputation des coûts pour l'établissement des redevances ainsi qu'une section sur les moyens de mesurer le rendement et la productivité.

3.2 Ces éléments indicatifs de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne concernant les méthodes comptables et le rendement seront réexaminés après la Conférence. Il est suggéré qu'à l'occasion de cet examen, on revoie également les formulaires de compte rendu de données financières d'aéroport (formulaire J du transport aérien de l'OACI) et de données financières sur les installations et services de route (formulaire K). Si l'on veut que les données relatives aux aéroports et aux services de navigation aérienne recueillies dans le cadre du Programme statistique de l'OACI demeurent pertinentes et soient utiles aux gouvernements dans leur rôle de supervision économique, sans pour autant surcharger ceux qui communiquent ces données, il faudrait les harmoniser avec les données dont l'emploi est recommandé dans les éléments indicatifs sur le contrôle financier et la comptabilité. Si ces deux séries de données étaient perfectionnées, un plus grand nombre d'États seraient peut-être encouragés à participer au Programme statistique de l'OACI. Sur la base de cette évaluation, qui pourrait être réalisée avec l'aide d'experts d'États contractants (tant dans le domaine de l'économie des aéroports et de la navigation aérienne que dans celui des statistiques aéronautiques), des modifications aux formulaires de compte rendu du transport aérien pourraient être soumises au Groupe d'experts en statistiques pour qu'il les examine.

4. Suite proposée à la Conférence

4.1 La Conférence est invitée à recommander:

- a) au Conseil, que les données de trafic et les données financières relatives aux aéroports et aux services de navigation aérienne recueillies dans le cadre du Programme statistique de l'OACI soient élargies de façon à concorder avec les orientations de l'OACI sur le contrôle financier et la comptabilité de ces infrastructures;
- b) aux États, qu'ils s'efforcent de remplir les formulaires de transport aérien (J et K pour les données financières, I et L pour les données de trafic) et de les communiquer à l'OACI de manière opportune.