

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

**Montréal, 19 – 28 juin 2000**

**Point 5.2 de**

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

**CONSULTATION DES USAGERS**

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

**SOMMAIRE**

La présente note explique de quelle façon la consultation constitue la pierre angulaire d'une relation professionnelle productive entre, d'une part, les aéroports ou les fournisseurs de services de navigation aérienne et, d'autre part, leurs usagers. La consultation, et tous ses aspects, devraient figurer de façon prédominante dans les éléments indicatifs de l'OACI.

**1. Introduction**

1.1 La consultation est la pierre angulaire d'une relation fructueuse entre un aéroport ou un fournisseur de services de navigation aérienne et sa collectivité d'usagers. Dans les "*Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*", l'OACI a tenu compte de cet aspect dans le cadre de l'établissement des redevances et de la planification des aéroports ou des services ANS.

1.2 Le principe sous-jacent du processus de consultation est la transparence des informations et la justification des décisions. La fourniture en temps utile, par l'aéroport ou le fournisseur ANS, de renseignements financiers ou de trafic améliorés, ainsi que d'autres données ou informations pertinentes supplémentaires, devrait servir de condition préalable à une consultation efficace. Les compagnies aériennes, quant à elles, devraient fournir aux aéroports ou aux fournisseurs ANS, par l'intermédiaire des

organisations qui les représentent, des synthèses de données de planification sous forme de prévisions à long/moyen terme.

1.3 Le but de la consultation devrait être de réaliser le consensus entre les participants, ce qui exige de part et d'autre un esprit d'ouverture et de compréhension mutuelle. Il est évident qu'il ne sera pas toujours possible d'arriver à un accord, mais les décisions qui seront prises après la consultation devraient tenir compte des points de vue des usagers. Si ces points de vue ne sont pas acceptés, les raisons devraient en être expliquées ou justifiées.

1.4 D'après la politique en vigueur de l'OACI, en l'absence d'accord, il serait loisible à un aéroport ou un fournisseur ANS d'imposer des redevances nouvelles ou révisées. Or les usagers estiment qu'ils devraient avoir le droit de faire appel à l'autorité de réglementation compétente ou à un conseil d'arbitrage indépendant en cas de désaccord.

## 2. Préavis et présentation

2.1 S'il est envisagé d'apporter des modifications importantes au niveau ou à la structure des redevances, la consultation devrait avoir lieu longtemps à l'avance, par exemple 4 à 6 mois avant la date d'application, et pourrait nécessiter plusieurs rencontres avant qu'une décision définitive ne soit prise.

2.2 Il importe de noter que *la consultation est un processus et non pas un événement* dans lequel une décision déjà prise serait simplement annoncée, pour être ensuite appliquée. L'aéroport ou le fournisseur ANS devrait solliciter les observations sur une proposition, les prendre en considération et, par la suite, arriver à une décision fondée sur la compréhension des intérêts des différentes parties prenantes. Une proposition serait présentée de préférence sous la forme d'un éventail de choix ou de scénarios possibles.

2.3 Chaque cas étant différent, selon le cadre juridique, réglementaire ou financier de l'exploitation d'un aéroport ou d'un service de navigation aérienne, il n'est guère possible de proposer une procédure ou un mécanisme particulier de consultation. Il existe toutefois, parmi les aéroports et les fournisseurs ANS, des "meilleures pratiques" dont un certain nombre d'exemples sont reconnus au sein de l'industrie.

## 3. La position de l'IATA

3.1 Les aéroports et les fournisseurs ANS ne sont pas soumis à la concurrence de la même façon que leurs clients, les compagnies aériennes. Pour rétablir l'équilibre dans une telle situation, une consultation efficace et totalement transparente est de rigueur. Les aéroports et les fournisseurs ANS devraient fournir aux usagers, à tout le moins, les données financières et les données de trafic historiques, actuelles et prévues, en nombre suffisant pour permettre aux compagnies aériennes de fournir des intrants utiles.

3.2 L'avantage d'un tel processus pour les compagnies aériennes est qu'il leur permettra de savoir quels produits et services leur sont imputés et d'avoir l'occasion de donner leurs points de vue. L'avantage pour l'aéroport ou le fournisseur ANS est qu'ils pourront apporter des modifications au niveau ou à la structure de leurs redevances sur la base d'une décision prise en connaissance de cause.

4. **Suite proposée à la Conférence**

4.1 La Conférence est invitée à prendre note de l'importance du processus de consultation entre les aéroports ou les fournisseurs ANS et la collectivité d'utilisateurs, et à en reconnaître le caractère essentiel pour une relation productive.

– FIN –