



CEANS-WP/76  
17/9/08

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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 2.1  
DE L'ORDRE DU JOUR**

**Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**  
**2.1 : Gouvernance, propriété et contrôle**

**2.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/7) a traité des structures de propriété et de contrôle des aéroports, du choix de la formule appropriée de propriété et de contrôle, des aspects de sécurité aux aéroports et de l'importance d'une bonne gouvernance d'entreprise. Il a réaffirmé qu'il convient d'établir des entités autonomes lorsque cela sert l'intérêt supérieur des fournisseurs et des usagers, même si divers types de propriété et de contrôle peuvent s'appliquer à la situation particulière de chaque aéroport. Lorsqu'un aéroport est directement contrôlé par une autorité gouvernementale, il faut veiller à ce que les fonctions de réglementation et d'exploitation soient clairement séparées. Dans le contexte d'une bonne gouvernance d'entreprise, qui pourrait se traduire par une amélioration des performances, il est recommandé d'appliquer les meilleures pratiques dans certains domaines. En conséquence, un amendement au texte du Doc 9082 est proposé.

L'**Italie** (WP/57) a décrit sa procédure de certification des fournisseurs de services d'escale et a proposé que l'OACI mène une étude sur l'établissement d'un système de certification mutuellement reconnaissable sur une base internationale, afin de garantir la qualité et la sécurité des services d'escale dans un cadre concurrentiel et libéralisé.

Le **Royaume de l'Arabie saoudite** (WP/68) a souligné la nécessité pour les États de prendre une mesure de réglementation pour protéger les intérêts des consommateurs aux aéroports, et a demandé à l'OACI d'envisager l'établissement d'un cadre réglementaire mondial pour protéger les intérêts des consommateurs.

**53 États africains** (WP/59) ont demandé des directives de l'OACI sur la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires dans un réseau intégré de transport aérien, essentiellement pour des raisons de sécurité, de sûreté et des raisons sociales. La note demande aussi aux États d'établir des moyens objectifs et transparents de financer ces aéroports et d'encourager une meilleure utilisation de la capacité existante.

Les **membres de la CLAC** (WP/39) ont souligné la nécessité d'une interaction entre toutes les parties prenantes et ont décrit les travaux qu'ils ont réalisés sur les questions des concessions des infrastructures aéroportuaires et aéronautiques. La note recommande aux États de tenir compte des facteurs énumérés dans la Résolution A17-03 de la CLAC dans leurs procédures sur les concessions aéroportuaires.

L'**OMT** (WP/22) a souligné la nécessité d'établir une démarcation nette entre les fonctions de réglementation et celles d'exploitation et, dans l'intérêt de l'efficacité et de la qualité, elle a encouragé l'autonomie des aéroports et leur compétitivité, dans la mesure du possible, indépendamment des domaines de compétence.

L'**ITF** (WP/23) a invité les États à incorporer le *Pacte mondial* de l'ONU et ses principes dans leur structure de gouvernance en ce qui a trait aux meilleures pratiques à leurs

aéroports, afin de fournir des meilleurs services commerciaux. L'ITF préconise également l'application des meilleures pratiques de bonne gouvernance d'entreprise. Un amendement du texte du Doc 9082 est proposé, afin de renvoyer au *Pacte mondial* de l'ONU et d'inclure les droits des ouvriers et leur traitement comme étant un des domaines où les meilleures pratiques devraient être suivies.

Le **Secrétariat** (WP/18 — note d'information) a présenté des informations sur ce point (voir paragraphe 1.1.1).

Le **Secrétariat** (WP/19 — note d'information) a résumé les résultats de l'enquête menée sur la situation financière des aéroports et des ANSP en 2005, incluant les incidences des redevances sur les exploitations des transporteurs.

Le **Mali** (WP/42 — note d'information) a présenté des informations sur ses pratiques et expériences actuelles concernant la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports, leur taux de rentabilité, la répartition des coûts et le système de redevances, les redevances différentielles, et le recouvrement des mesures de sûreté. Il a exprimé également son appui des conclusions du Secrétariat, ainsi que de ses propositions d'amendement du Doc 9082 (WP/7, 8, 9, 10 et 11).

## 2.1.2 Délibérations

2.1.2.1 La Conférence a généralement appuyé les projets de conclusions présentés dans la note WP/7, notamment la position selon laquelle les exploitants d'aéroports devraient appliquer les meilleures pratiques. Il a cependant été estimé que, pour plus de clarté, il conviendrait de distinguer le concept de l'établissement d'entités autonomes de celui de la séparation des fonctions d'exploitation et de réglementation. Il a été reconnu qu'en établissant des entités autonomes, les États devraient tenir compte de la viabilité économique des aéroports visés ainsi que des intérêts des fournisseurs de services et des usagers. Concernant la responsabilité de la sécurité, la Conférence a indiqué que les États ont l'obligation de se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago et de toutes ses Annexes, et qu'il n'était donc pas nécessaire de le mentionner expressément dans l'une quelconque des Annexes. La Conférence était cependant convenue que le Secrétariat devrait inclure une référence particulière à l'Annexe 14 sur les procédures de certification des aéroports lorsqu'il révisera les éléments indicatifs économiques.

2.1.2.2 La Conférence a exprimé son appui pour la proposition de la note WP/59, visant à établir des directives pour aider les États dans la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas financièrement viables, mais qui font partie d'un réseau intégré de transport aérien. Il a été convenu que l'OACI devrait élaborer des lignes directrices pour le maintien et l'exploitation de tels aéroports.

2.1.2.3 À propos de la proposition de la note WP/68 sur les intérêts des consommateurs, le Secrétariat a informé la Conférence que l'OACI surveille l'évolution de la situation dans ce domaine, dans le cadre de son programme de travail. Il a été indiqué qu'il serait prématuré pour l'OACI, à ce stade, d'envisager l'établissement d'un cadre réglementaire mondial pour la protection des intérêts des consommateurs. Suite à cette clarification du Secrétariat, aucune autre suite n'a été recommandée.

2.1.2.4 La proposition de la note WP/57, voulant que l'OACI mène une étude sur l'établissement d'une procédure internationale pour la certification des fournisseurs des services d'escale, n'a pas reçu

l'appui de la Conférence. De même, la suggestion de la note WP/23 d'incorporer le Pacte mondial de l'ONU et ses principes dans le Doc 9082 comme meilleures pratiques commerciales, n'a pas été approuvée.

2.1.2.5 La Conférence a pris note des travaux réalisés par la CLAC (WP/39) concernant les facteurs à prendre en considération dans l'octroi des concessions d'infrastructures aéroportuaires et aéronautiques. Il a été convenu que, lorsque l'OACI révisera les orientations actuelles sur l'économie des aéroports, elle tiendra compte des éléments établis par la CLAC sur les procédures sur les concessions aéroportuaires.

### 2.1.3 **Recommandation**

2.1.3.1 Se fondant sur la documentation et sur les délibérations relatives à la gouvernance, à la propriété et au contrôle, au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence a adopté la recommandation qui suit :

#### **RECOMMANDATION 4 — Gouvernance, propriété et contrôle des aéroports**

##### **LA CONFÉRENCE RECOMMANDE QUE :**

- a) même si différentes structures de propriété et de contrôle peuvent s'appliquer à différents aéroports, les États devraient envisager l'établissement d'entités autonomes pour exploiter les aéroports, en tenant compte de la viabilité économique de l'aéroport, ainsi que des intérêts des fournisseurs de services et des usagers ;
- b) lorsque l'exploitation d'un ou de plusieurs aéroports ne représente qu'une des nombreuses fonctions assurées par une entité gouvernementale, les États envisagent d'établir une démarcation nette entre les fonctions de réglementation et la prestation des services ;
- c) les États revoient la structure de gouvernance de leurs aéroports et appliquent les meilleures pratiques de bonne gouvernance d'entreprise en ce qui concerne les objectifs et les responsabilités, les droits et le traitement des actionnaires, les responsabilités du conseil d'administration, les pouvoirs et la responsabilité de la direction, la relation avec les parties intéressées et la divulgation des informations ;
- d) en établissant une entité autonome, les États veillent à ce que toutes les obligations pertinentes de l'État envers la Convention de Chicago, ses Annexes et dans les accords de services aériens soient respectées et que les politiques et les pratiques de l'OACI soient appliquées ;
- e) l'OACI amende le Doc 9082 pour y incorporer les éléments nécessaires pour assurer une bonne gouvernance grâce à l'application des meilleures pratiques commerciales et pour souligner l'importance de la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation.

- f) l'OACI envisage d'élaborer des politiques et des directives pour la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires dans le cadre d'un réseau intégré de transport aérien, en vue de la sûreté et de la sécurité du transport aérien international, aussi bien qu'à des fins socio-économiques ;
- g) l'OACI envisage de tenir compte des travaux réalisés par la CLAC sur les procédures sur les concessions aéroportuaires lorsqu'elle révisera ses directives sur la commercialisation des aéroports.

— FIN —