



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

MODERNISER LES PRINCIPES RELATIFS AUX REDEVANCES D'AÉROPORT : AMÉLIORER LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS – VERS UN CADRE DE TARIFICATION COMMERCIALE ET DES ORIENTATIONS SUR LES MODÈLES DE TARIFICATION AÉROPORTUAIRE DANS UN ÉCOSYSTÈME CONCURRENTIEL

(Note présentée par Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le secteur mondial du transport aérien est touché par des transformations qui sont favorisées par la privatisation croissante des aéroports, l'essor rapide des transporteurs à faibles coûts et l'intensification de la concurrence entre les aéroports. La politique actuelle de l'OACI en matière de redevances d'aéroport, qui est exposée dans le Doc 9082, est fondée sur les principes de recouvrement des coûts et de non-discrimination. Définis à une époque où la plupart des aéroports appartenaient à l'État, ces principes sont de moins en moins adaptés aux tendances modernes du commerce et de la concurrence.

La présente note souligne qu'il est nécessaire d'actualiser le cadre de réglementation économique de l'OACI pour tenir compte des réalités d'un écosystème de l'aviation libéralisé et axé sur le marché. Il y est proposé d'intégrer des mécanismes de tarification fondés sur le marché, des réglementations axées sur les performances et des modèles souples et sensibles à la demande qui favorisent l'efficacité économique, la concurrence loyale et la viabilité financière à long terme.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des limites du cadre de tarification actuel de l'OACI dans le contexte de la commercialisation des aéroports, de l'essor des transporteurs à faibles coûts et de la concurrence sur le marché ;
- b) approuver la modernisation des politiques de tarification aéroportuaire de l'OACI et recommander la création d'une équipe spéciale chargée de la question ;
- c) promouvoir l'adoption de modèles de tarification fondés sur les performances et sensibles au marché ;
- d) soutenir les programmes pilotes et la tenue de consultations mondiales entre les parties prenantes afin de mettre à l'essai et de perfectionner des cadres modernisés de tarification aéroportuaire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Non déterminées à ce stade.

1. INTRODUCTION

1.1 À l'échelle mondiale, les redevances aéroportuaires font l'objet d'une surveillance réglementaire, qui est souvent alignée sur les politiques de l'OACI énoncées dans le Doc 9082.

1.2 Ces politiques mettent l'accent sur des principes de tarification non discriminatoires et liés aux coûts, qui englobent la totalité des coûts d'exploitation, les dépenses d'investissement et l'amortissement. Il manque cependant à ce modèle la souplesse nécessaire pour faire face aux chocs économiques, comme les baisses soudaines du trafic, compte tenu des structures de coûts essentiellement fixes qui sont inhérentes à l'exploitation des aéroports.

1.3 Depuis la création du cadre de tarification de l'OACI, le secteur de l'aviation a notamment été touché par les grands changements suivants :

- a) **Privatisation et commercialisation des aéroports** : De plus en plus d'aéroports sont exploités selon des modèles fondés sur la privatisation ou les partenariats public-privé. Ces aéroports sont de plus en plus nombreux à adopter une tarification axée sur le marché, en cherchant à rentabiliser les investissements grâce à des mécanismes tels que la tarification tenant compte des périodes de pointe, les redevances en rapport avec l'encombrement et la différenciation des services supérieurs – pratiques qui s'écartent du cadre classique du recouvrement des coûts.
- b) **Essor des transporteurs à faibles coûts** : Ces transporteurs accordent la priorité au rapport coût-efficacité et aux volumes élevés de passagers, et stimulent par conséquent la demande d'infrastructures simplifiées et de mesures d'incitation fondées sur les performances. Le cadre actuel de l'OACI ne permet pas de bien prendre en considération les modèles de tarification différenciés et fondés sur le volume qui sont nécessaires à la croissance des transporteurs à faibles coûts.
- c) **Apparition de la concurrence entre aéroports** : Les grandes régions urbaines disposent aujourd'hui de plusieurs aéroports qui se font concurrence pour augmenter leur part du trafic, d'où la nécessité de stratégies de tarification dynamiques et fondées sur le marché, notamment la mise en place d'avantages tarifaires négociés et la différenciation des services, qui remettent en cause les principes de tarification uniforme de l'OACI.
- d) **Augmentation des recettes non aéronautiques** : De nombreux aéroports tirent de 60 % à 70 % de leurs recettes totales d'activités commerciales comme le commerce de détail, le stationnement et l'immobilier. Le modèle de la caisse unique approuvé par l'OACI est de moins en moins compatible avec les méthodes hybride ou de la double caisse qui sont adoptées par des organismes de réglementation du monde entier et qui sont mieux adaptées aux opérations commerciales actuelles des aéroports.
- e) **Viabilité financière des petits aéroports** : les petits aéroports peinent souvent à recouvrer entièrement leurs coûts en raison des faibles volumes de trafic. Les orientations de l'OACI donnent peu d'indications sur les moyens de trouver un équilibre entre les objectifs socioéconomiques et la viabilité financière en pareil cas.

1.4 Les principes traditionnels de l'OACI – recouvrement des coûts, transparence et non-discrimination – ne sont plus suffisants pour gérer les environnements aéroportuaires modernes et axés sur le marché. Il faut adopter des stratégies de tarification commerciale pour favoriser la durabilité économique, améliorer la connectivité et permettre aux aéroports de répondre avec souplesse aux besoins du marché.

1.5 Le Doc 9082 établit un cadre fondamental, mais sa mise en œuvre se heurte à des difficultés dues aux variations économiques, réglementaires et politiques. L'absence d'un modèle universellement appliqué donne lieu à des incohérences, à des litiges et à des inefficacités dans le cadre des systèmes mondiaux de redevances d'aéroport. Il est impératif d'évoluer vers un système de tarification plus souple et sensible au marché.

2. ANALYSE

2.1 Principaux obstacles à la mise en œuvre

2.1.1 Privatisation et commercialisation des aéroports

- Les aéroports privatisés doivent attirer les investissements et trouver un équilibre entre la rentabilité et les obligations de service. Les contraintes de tarification fondées sur les coûts limitent leur capacité de fonctionner de manière efficace et concurrentielle.
- Les politiques actuelles de l'OACI découragent les méthodes de tarification novatrices qui mettent en équilibre la demande en période de pointe et la demande en période creuse.
- Un modèle de tarification plus souple et fondé sur la valeur faciliterait la planification à long terme, favoriserait l'efficacité des dépenses d'investissement et permettrait de mieux aligner les prix sur les tendances de la demande.

2.1.2 Concurrence entre les aéroports

- Une tarification uniforme et fondée sur les coûts n'est pas pratique dans les zones où plusieurs aéroports se font concurrence pour attirer les compagnies aériennes et les passagers.
- La souplesse de la tarification, y compris les réductions tarifaires en fonction du volume et les ententes à long terme négociées, est essentielle à une concurrence saine.
- L'OACI devrait actualiser ses orientations afin de soutenir la différenciation concurrentielle, en particulier pour les aéroports aux créneaux limités.

2.1.3 Viabilité économique des petits aéroports

- Les petits aéroports doivent surmonter des désavantages structurels pour réussir à recouvrer les coûts, principalement en raison des faibles volumes de trafic.
- Les solutions peuvent notamment consister à mettre en place des subventions publiques ou un système d'aéroports groupés appliquant des politiques de tarification communes et des points de référence relatifs aux coûts d'investissement.
- L'OACI devrait soutenir ces modèles pour garantir la connectivité et la continuité des services dans les régions mal desservies.

2.1.4 **Répondre aux besoins des transporteurs à faibles coûts**

- Les transporteurs à faibles coûts demandent des tarifs plus faibles et des infrastructures spéciales afin de pouvoir maintenir un bon rapport coût-efficacité.
- L'application de politiques de tarification uniformes limite la capacité des aéroports à proposer des mesures d'incitation adaptées à ces transporteurs, lesquels peuvent contribuer à un volume élevé de passagers.
- Grâce à une tarification différenciée alignée sur les modèles d'activité des transporteurs à faibles coûts, les aéroports peuvent améliorer leur efficacité, mieux utiliser leurs actifs et stimuler la croissance du trafic.

2.1.5 **Croissance des recettes non aéronautiques**

- De nombreux aéroports comptent aujourd'hui sur les recettes non aéronautiques pour rester financièrement viables.
- La préférence actuelle de l'OACI pour le modèle de la caisse unique risque de décourager les investissements commerciaux en imposant le recours aux subventions croisées.
- L'OACI n'a pas établi d'orientations claires sur les modèles de la caisse unique et de la double caisse et le modèle hybride, ni sur les circonstances ou les conditions permettant d'envisager l'application d'une approche de tarification à double caisse ou hybride, d'où des incohérences dans les approches de tarification et de répartition des recettes. Cela nuit aux compagnies aériennes internationales, qui sont confrontées à des structures tarifaires incohérentes.

3. **CADRE DE TARIFICATION DE L'OACI : MODIFICATIONS PROPOSÉES**

3.1 **Transition vers une tarification fondée sur le marché**

- Mettre en place des mécanismes de tarification souples et sensibles à la demande, liés aux conditions du marché et aux résultats de performance.
- Promouvoir les modèles de tarification liés à l'efficacité, à la qualité des services et à la valeur fournie.

3.2 **Orientations concernant les marchés concurrentiels**

- Élaborer des recommandations de l'OACI concernant la gestion de la tarification dans les environnements concurrentiels, déréglementés ou multiaéroports.
- Établir des outils de référencement et de contrôle à l'échelle mondiale pour garantir l'application de pratiques équitables.

3.3 **Modèles de tarification tenant compte des transporteurs à faibles coûts**

- Promouvoir la tarification différenciée pour appuyer les transporteurs à faibles coûts, s'agissant notamment d'avantages tarifaires fondés sur le volume et de redevances applicables aux aéroports spécialisés.
- Encourager les stratégies de tarification tenant compte des périodes de pointe et des périodes creuses pour optimiser l'utilisation des infrastructures.

3.4 **Soutien aux petits aéroports et aux aéroports régionaux**

- Recommander des cadres pour les subventions croisées ou des mécanismes de soutien appuyés par l'État afin de faciliter les services aériens essentiels et de garantir la continuité de l'exploitation des petits aéroports.
- Proposer des méthodes de tarification qui tiennent compte des priorités socioéconomiques et des priorités de connectivité régionale.

3.5 **Intégration des recettes non aéronautiques**

- Fournir des orientations sur l'adoption de modèles hybrides ou à double caisse, selon qu'il convient.
- Recommander l'adoption d'accords transparents de répartition des recettes entre les aéroports et les compagnies aériennes.

3.6 **Mécanismes de tarification liés à la durabilité**

- Mettre en place des mesures d'incitation en faveur des aéronefs à faibles émissions et des pratiques durables sur le plan environnemental.
- Élaborer des cadres pour la tarification du carbone et l'ajustement des redevances selon l'encombrement.

4. **STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE**

4.1 **Établissement d'une équipe spéciale de l'OACI** : Créer une équipe spéciale chargée de réviser le Doc 9082 et d'élaborer des orientations supplémentaires.

4.2 **Projets pilotes** : Mettre à l'essai de nouveaux systèmes de tarification dans certaines régions (par exemple le Conseil de coopération du Golfe ou l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est), afin d'évaluer les modèles fondés sur le marché et leurs incidences.

4.3 **Consultation mondiale** : Dialoguer avec les parties prenantes, notamment les exploitants d'aéroport, les organismes de réglementation et les représentants des compagnies aériennes, afin de définir les politiques selon une approche inclusive.

4.4 **Achèvement et adoption** : Soumettre les politiques de tarification révisées et les lignes directrices sur leur mise en œuvre en vue de leur approbation à la prochaine Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI.

5. CONCLUSION

5.1 Le cadre de tarification actuel de l'OACI, qui est fondé sur le recouvrement des coûts et la non-discrimination, n'est pas suffisant pour répondre aux réalités modernes d'un secteur du transport aérien libéralisé et concurrentiel. Compte tenu de l'évolution du secteur, notamment de la privatisation des aéroports, du développement des transporteurs à faibles coûts et de l'essor des modèles de recettes hybrides, il est essentiel de procéder à une révision fondamentale du Doc 9082. L'OACI doit adopter une approche de la tarification plus souple et plus axée sur le marché qui favorise l'investissement, l'innovation et un accès équitable, tout en préservant la transparence et la responsabilité.

— FIN —