



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

COTE DE SANTÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les exploitants d'aéroports fournissent des services essentiels, comme des services aéronautiques et d'assistance en escale, qui sont souvent offerts à crédit. Faute d'un mécanisme de mise en garde précoce ou d'un indicateur de solvabilité, les exploitants ne sont pas en mesure d'agir en amont pour atténuer les risques associés aux compagnies aériennes en difficulté financière ou en situation de faillite. Les aéroports de l'Inde sont de plus en plus exposés à des risques financiers en raison des retards ou des défauts de paiement des compagnies aériennes, en particulier dans le contexte d'un marché de l'aviation en pleine évolution caractérisé par de nombreuses entrées et sorties. Contrairement à d'autres secteurs, les exploitants d'aéroports ne disposent pas actuellement d'un mécanisme structuré permettant d'évaluer la fiabilité financière ou la viabilité opérationnelle des compagnies aériennes avec qui ils font affaire.

La présente note propose l'élaboration d'un cadre normalisé en vue d'établir une **cote de santé des compagnies aériennes** fondée sur l'analytique de données pour évaluer les performances des exploitants de compagnie aérienne sur le plan des opérations, des finances et de la sécurité. S'inspirant du dynamisme du secteur de l'aviation indien et des meilleures pratiques mondiales, la note plaide en faveur de l'élaboration d'orientations par l'OACI pour aider les États à adopter des mécanismes de surveillance des performances des compagnies aériennes qui soient transparents et fondés sur des données. La cote de santé des compagnies aériennes serait un indicateur composite normalisé traduisant leur solidité sur le plan financier et opérationnel, qui s'appuierait sur des sources de données publiques et réglementaires diverses. L'établissement d'une « cote de santé des compagnies aériennes » est crucial pour protéger les investissements dans l'infrastructure aéroportuaire, assurer la continuité des opérations et favoriser une croissance responsable de l'aviation. Cet outil indispensable permettra aux exploitants d'aéroports du monde entier de gérer les risques et de planifier leurs opérations en se fondant sur des données probantes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des préoccupations soulevées à l'égard de l'exposition aux risques financiers des exploitants d'aéroports en raison de l'absence de réglementation visant les opérations à crédit des compagnies aériennes ;
- b) soutenir la création d'un groupe de travail mondial chargé d'étudier et de mettre au point un mécanisme normalisé d'évaluation de la solvabilité des compagnies aériennes ;
- c) inviter toutes les parties prenantes, y compris les États, les exploitants d'aéroports et les associations sectorielles, à coopérer à la création d'un tel mécanisme sous la direction de l'OACI et à l'adopter.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique D, <i>Réglementation économique du transport aérien international – Politique.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Économie et transformation numérique des aéroports et des services de navigation aérienne
<i>Références :</i>	Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La viabilité financière des aéroports est essentielle au maintien d'une infrastructure de transport aérien ininterrompue et de haute qualité.

1.2 Une part importante des revenus de la plupart des aéroports, en particulier dans les pays en développement, provient des redevances aéronautiques qui sont souvent perçues après la prestation du service (crédit).

1.3 Alors que les plus grandes compagnies aériennes peuvent afficher une situation financière stable et faire leurs paiements à temps, celles qui sont plus petites ou en difficulté financière accumulent souvent des arriérés, exposant ainsi les exploitants d'aéroports à des risques financiers considérables. Sans mécanisme mondialement accepté pour évaluer la fiabilité financière des compagnies aériennes, les aéroports ne peuvent pas gérer les risques de manière proactive.

1.4 Le secteur indien de l'aviation est l'un des plus dynamiques au monde, transportant plus de 150 millions de passagers sur des vols intérieurs par an, et réunit divers transporteurs à faibles coûts et transporteurs à services complets.

1.5 Malgré cette croissance, il n'existe pas de mécanisme unifié, transparent, permettant d'évaluer la santé globale des exploitants de compagnie aérienne, ce qui nuit à la supervision réglementaire, ainsi qu'à la confiance des investisseurs et celle des passagers.

1.6 L'Inde, comme beaucoup d'autres États, a observé une hausse des retards de paiement provenant des exploitants de compagnie aérienne. Or, même si des garanties contractuelles sont en place, de plus en plus de compagnies nationales et internationales ont recours au crédit.

1.7 Les aéroports relevant de l'Autorité aéroportuaire de l'Inde, ainsi que d'autres exploitants publics et privés, sont contraints de gérer des comptes clients élevés et d'utiliser des mesures de contrôle du crédit manuelles ou ad hoc.

1.8 À l'heure actuelle, il n'existe pas de cote de crédit ou de mécanisme d'évaluation de la solvabilité des compagnies aériennes qui soient normalisés ou universellement accessibles, ce qui limite la capacité des exploitants d'aéroports à distinguer en temps réel les compagnies aériennes à haut risque de celles à faible risque.

2. ANALYSE

2.1 Le programme statistique et les initiatives d'analytique des mégadonnées de l'OACI ont montré qu'il importe que les décisions prises dans le domaine de l'aviation soient fondées sur des données.

2.2 Plusieurs autorités ont adopté des tableaux de bord des performances. À titre d'exemple,

- a) le **Département des transports des États-Unis** publie chaque mois des rapports du consommateur sur le transport aérien, assortis de mesures des retards, des annulations et des plaintes ;
- b) l'**Union européenne** effectue une supervision au moyen du portefeuille de risques pour la sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), et d'informations financières publiées ;
- c) l'**Inde** a établi des normes de partage des données sur les tarifs aériens et des classements sur la ponctualité, mais elle ne dispose pas d'un indice composite de santé des compagnies aériennes.

2.3 Un mécanisme normalisé d'évaluation de la solvabilité des compagnies aériennes pourrait être :

- a) élaboré à l'aide d'un ensemble d'indicateurs financiers transparents et convenus à l'échelle mondiale (par exemple, ratio de liquidité, historique des paiements, statut auprès de la Chambre de compensation de l'IATA, risque de faillite, et garantie d'assurance) ;
- b) actualisé en temps réel et servir à aviser tous les exploitants d'aéroports enregistrés lorsqu'il y a un changement de situation financière ;
- c) hébergé soit par l'intermédiaire de l'OACI en partenariat avec l'Association du transport aérien international (IATA), soit par l'intermédiaire d'une agence tierce de confiance comptant sur des droits d'accès à l'échelle mondiale.

2.4 Ce système :

- a) prévoirait des modalités de paiement échelonné en fonction du risque (par exemple, paiement à l'avance pour les compagnies aériennes dont la cote de crédit est faible et marge de crédit accrue pour les compagnies aériennes dont la cote de crédit est élevée) ;
- b) aiderait à la négociation et à la gestion des contrats par les exploitants d'aéroports ;
- c) renforcerait la sécurité des finances publiques dans les pays en développement où l'infrastructure appartenant à l'État est exposée à un risque plus élevé.

2.5 La cote de crédit ne devrait pas constituer un obstacle à l'entrée, mais être un outil de sensibilisation au risque. L'OACI peut aussi mettre en place une plateforme qui servirait au règlement de différends et au soutien transitoire des compagnies aériennes en difficulté financière.

3. CONCLUSION

3.1 L'Inde propose que l'OACI élabore un cadre normalisé en vue d'établir une cote de santé des compagnies aériennes fondée sur les piliers suivants.

- **Paramètres opérationnels** : ponctualité, annulations, facteur de charge, âge du parc aérien, temps de vol et temps au sol par aéronef.
- **Paramètres financiers** : revenu par siège-kilomètre disponible (RASK), coût par siège-kilomètre disponible (CASK), et ratios de liquidité.
- **Paramètres de sécurité** : taux d'incidents et d'accidents, résultats des audits, et maturité du système de gestion de la sécurité.
- **Expérience client** : taux de résolution des plaintes, traitement des bagages, adoption du numérique.

3.2 Les cotes de santé des compagnies aériennes devraient être :

- **axées sur les données**, c'est-à-dire qu'elles devraient être déterminées à l'aide des outils électroniques de l'OACI, des documents déposés par les compagnies aériennes et des bases de données nationales ;
- **évolutives**, c'est-à-dire applicables tant aux exploitants nationaux qu'internationaux.
- **transparentes**, c'est-à-dire qu'elles devraient être rendues publiques périodiquement et faire l'objet d'analyses comparatives.

3.3 L'Inde exhorte l'OACI à convenir de la nécessité de mettre en place un mécanisme normalisé d'évaluation de la solvabilité des compagnies aériennes, et à procéder à une étude formelle avec l'aide de l'IATA, du Conseil international des aéroports (ACI), des États et des institutions financières compétentes.

3.4 L'OACI envisagera peut-être de former un **groupe de travail** avec les États, l'IATA, l'ACI et des partenaires du milieu universitaire pour affiner la méthode.

3.5 Une telle mesure renforcerait la résilience financière de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation et aiderait les États à veiller à ce que l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire se fasse de manière équitable, non discriminatoire et économiquement saine.