



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

OBSTACLES À LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE ET CONSOMMATEURS

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Éthiopie]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Des obstacles politiques et économiques contraignants empêchent la pleine réalisation des avantages socio-économiques que les aéroports, les entreprises de transport aérien et l'écosystème de l'aviation au sens large procurent en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD). Ces obstacles persistent dans de nombreux pays, ce qui entrave la mobilité, impose des coûts aux consommateurs de transport aérien et limite l'effet multiplicateur positif de l'aviation sur l'économie. Ces obstacles comprennent, entre autres : 1) la mise en œuvre limitée de la libéralisation du transport aérien dans certains marchés ; 2) des taxes discriminatoires et génératrices de distorsions imposées à l'aviation ; 3) des redevances de concession élevées pour l'exploitation des infrastructures aéroportuaires ; 4) des exigences en matière de visa et des conditions d'entrée contraignantes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- constater que les obstacles au transport aérien énumérés dans la présente note de travail continuent d'entraver une connectivité équitable et la pleine réalisation des avantages socio-économiques de l'aviation ;
- encourager les États à réaffirmer les engagements en matière de libéralisation du transport aérien pris à la 41^e Assemblée de l'OACI au titre des résolutions A41-24, *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*, et A41-27, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* ;
- encourager les États à mettre en œuvre la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) dans leur juridiction et à inviter toutes les autorités nationales compétentes à tenir compte de Doc 8632.

<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>	S.o.
---------------------------------	------

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

Références :	<i>Policy Brief: Taxation of international air transport and airports – Economic benefits and costs</i> de l’ACI (2020) <i>Airport Economics Key Performance Indicators</i> de l’ACI <i>World Air Transport Statistics</i> de l’IATA <i>Why Tourists Need E-Visas More than Ever</i> de l’IATA (2024) <i>Aviation: Benefits Beyond Borders</i> du Groupe d’action du transport aérien (ATAG), édition 2024 Doc 8632, <i>Politique de l’OACI en matière d’imposition dans le domaine du transport aérien international</i> , 3 ^e édition (2000) Doc 9082, <i>Politique de l’OACI sur les redevances d’aéroport et de services de navigation aérienne</i> , 10 ^e édition (2024) <i>UN Tourism reports openness is back to pre-pandemic levels</i> (2024)
--------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan stratégique 2026-2050 de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) comprend l’objectif ambitieux de « faire de l’aviation une partie intégrante d’un système de transport prospère, connecté, accessible, inclusif et abordable pour les personnes et les marchandises, contribuant au développement socio-économique, tout en veillant à ce qu’aucun pays ne soit laissé de côté. » Selon l’édition 2024 du document intitulé « Aviation: Benefits Beyond Borders » (Aviation : bénéfices au-delà des frontières) du Groupe d’action du transport aérien (ATAG), l’aviation représente aujourd’hui quelque 86,5 millions d’emplois dans le monde, 3,9 % de l’activité économique mondiale, un tiers du commerce mondial en valeur, 58 % des arrivées de touristes, et elle permet le rapprochement entre les personnes du monde entier. L’aviation joue également un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies à l’horizon 2030.

1.2 Outre l’augmentation des niveaux de revenus dans le monde, un autre moteur essentiel de la croissance du trafic de passagers a été la baisse continue du prix des voyages, liée aux progrès réalisés dans les technologies d’aéronef et aux gains d’efficacité dans la prestation de services. La déréglementation du marché de l’aviation dans les années 1980 et la libéralisation continue du transport aérien ont ouvert la voie à une augmentation du choix, de la concurrence et de la connectivité, ce qui a finalement profité aux passagers (consommateurs) en réduisant le coût global du transport aérien.

1.3 Malgré le rôle avéré de l’aviation dans la réalisation des ODD, des obstacles politiques et fiscaux persistants continuent de nuire à la connectivité aérienne et entraînent des charges injustifiées pour les consommateurs. Ces obstacles comprennent : 1) la mise en œuvre limitée de la libéralisation du transport aérien dans certains marchés ; 2) des taxes discriminatoires et génératrices de distorsions imposées à l’aviation ; 3) des redevances de concession élevées pour l’exploitation des infrastructures aéroportuaires ; 4) des exigences en matière de visa et des conditions d’entrée contraignantes.

2. COÛTS POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES ET LES AÉROPORTS

2.1 Les aéroports représentent des investissements à forte intensité de capital, immobiliers et intrinsèquement risqués, et les exploitants d’infrastructures doivent assumer de nombreux coûts fixes élevés, notamment le coût de la construction des installations fixes et le coût de l’entretien des infrastructures. De même, à l’instar des aéroports, les compagnies aériennes supportent de nombreux coûts fixes ou semi-fixes. C’est le cas, par exemple, du carburant et de l’huile destinés aux aéronefs, dont les prix sont largement dictés par les marchés mondiaux. Le carburant et l’huile peuvent représenter jusqu’à 30 %

des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes, en particulier pour le trafic international régulier. Compte tenu de ces contraintes financières, la réduction des coûts exogènes et des restrictions imposées par les gouvernements aux parties prenantes de l'aviation aboutira en fin de compte à une baisse des coûts pour le public.

3. MISE EN ŒUVRE LIMITÉE DE LA LIBÉRALISATION : UNE ENTRAVE À LA CONNECTIVITÉ

3.1 La libéralisation du transport aérien est un catalyseur du tourisme et du développement économique. La libéralisation se traduit par un accès formel au marché dans le cadre d'accords bilatéraux qui éliminent les restrictions sur le transport aérien entre les États. La réduction des politiques protectionnistes accroît la concurrence entre les fournisseurs de transport aérien, l'innovation et le choix des consommateurs, ce qui entraîne une croissance du trafic qui stimule la création d'emplois et fait augmenter le produit intérieur brut (PIB) régional. Des études menées par l'industrie montrent que la croissance du trafic se situait entre 12 % et 35 % après la libéralisation des accords sur les services aériens².

3.2 La connectivité aérienne est une conséquence importante de la libéralisation. Dans le contexte des aéroports, la connectivité peut être définie de deux manières : la connectivité directe, soit le nombre total de vols réguliers directs offerts par l'aéroport X vers tous les autres aéroports ; ou la connectivité indirecte, définie comme le nombre total de liaisons indirectes offertes par l'aéroport X vers d'autres destinations en passant par un aéroport intermédiaire. La combinaison des deux indique le niveau global de connectivité d'un aéroport donné.

3.3 Dans de nombreuses régions du monde, un manque de volonté politique, des politiques protectionnistes, la lenteur de l'adoption de réglementations économiques et des goulets d'étranglement institutionnels freinent le progrès vers la libéralisation des marchés et l'accès aux marchés. Il est donc vital d'accélérer la libéralisation et la mise en œuvre d'accords régionaux (par exemple, le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) et l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Les États sont encouragés à réaffirmer les engagements pris lors de la 41^e Assemblée de l'OACI en vertu des résolutions A41-24, *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*, et A41-27, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*.

4. TRANSPORT AÉRIEN ET IMPOSITION ÉLEVÉE

4.1 Le transport aérien international est lourdement imposé. Certains États utilisent les taxes sur les billets d'avion pour générer des recettes, et ces taxes ont la même incidence que les droits de douane sur les importations ou les exportations. Les passagers prennent leur décision d'achat en fonction du coût total du billet d'avion, et les taxes discriminatoires ou excessives augmentent les coûts pour les consommateurs et freinent la demande de transport aérien, ce qui limite la contribution de l'aviation à une croissance économique inclusive.

4.2 Il convient de faire une distinction importante entre les redevances et les taxes. Comme souligné dans la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), « une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et qu'une taxe est un prélèvement conçu

² InterVISTAS-ga2 (2006). *The Economic Impacts of Air Service Liberalization*.

pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis. »

4.3 Conformément à la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632), les taxes qui sont imposées uniquement au transport aérien ou qui sont discriminatoires en faveur d'autres modes de transport contreviennent aux politiques de l'OACI. Selon une étude du Conseil international des aéroports (ACI), *Policy Brief: Taxation of international air transport and airports – Economic benefits and costs* (Note d'orientation : imposition du transport aérien international et des aéroports – avantages économiques et coûts), l'élimination de la charge fiscale de 90 milliards USD sur le transport aérien se traduirait par une augmentation de 5,2 millions d'emplois et de plus de 180 milliards USD du PIB mondial.

5. COUTS D'INFRASTRUCTURE ET REDEVANCES DE CONCESSION ÉLEVÉES

5.1 Les importantes dépenses et la complexité liées à la planification, à l'obtention des autorisations et à la construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires supposent un certain niveau de risque lié à l'horizon à long terme de ces investissements. En d'autres termes, les dépenses d'investissement sont concentrées sur le court terme, alors que les flux de trésorerie et le rendement attendu des investissements sont perçus à plus long terme. Outre ces dépenses en immobilisations, dans certains pays, en particulier ceux où le secteur privé est actif, les exploitants d'aéroports sont souvent tenus de payer une redevance au gouvernement pour avoir le droit d'occuper un terrain ou d'exercer leurs activités. Ces redevances de concession représentent un coût fixe pour les exploitants d'aéroports.

5.2 Les redevances de bail ou de concession versées aux gouvernements représentent en moyenne jusqu'à 23 % des coûts totaux des aéroports, et jusqu'à 30 % pour les aéroports privés, contre 15 % pour les aéroports contrôlés et exploités par l'État. Enfin, pour bon nombre des plus grands aéroports pivots du monde, notamment dans la région Asie-Pacifique, en Amérique du Sud et au Moyen-Orient, les redevances de concession représentent plus de 50 % des dépenses d'exploitation totales.

5.3 Les gouvernements ont la responsabilité fiscale d'obtenir un rendement adéquat de leurs actifs fonciers et immobiliers, et les redevances de concession devraient donc être justes et proportionnées. Des redevances excessives entraînent des coûts supplémentaires pour les exploitants d'aéroports et, du fait des mécanismes de recouvrement fondés sur le principe de l'usager-payeur, ont des conséquences importantes pour les usagers de l'infrastructure et les voyageurs. Il faut donc concilier habilement la réduction du coût pour les voyageurs et l'amélioration de la connectivité avec les objectifs des États en matière de monétisation des actifs aéroportuaires afin d'alléger les pressions financières.

6. EXIGENCES CONTRAIGNANTES EN MATIÈRE DE VISAS

6.1 La mobilité internationale et intrarégionale reste confrontée à des difficultés liées aux régimes de visa, qui peuvent être résolues par des solutions numériques harmonisées et des arrangements réciproques entre les États, tels que des exemptions mutuelles de visa, des plateformes régionales de visa électronique et des protocoles d'entrée accélérée pour les grands voyageurs et les voyageurs d'affaires. Selon les données de l'ONU Tourisme, 47 % de la population mondiale doit obtenir un visa conventionnel avant de voyager³. L'ACI est en faveur de l'abandon des cadres complexes de visa et d'autorisation de voyage au profit de solutions numériques interactives.

³ UN Tourism reports openness is back to pre-pandemic levels (2024)

6.2 Bien que la sécurité aux frontières soit primordiale, de nombreux processus d'obtention de visa peuvent être modernisés. Plusieurs États ont accompli des progrès en adoptant des visas électroniques, qui représentent une avancée positive dans la rationalisation des processus de voyage. Les visas électroniques sont des outils efficaces pour les gouvernements, car ils permettent d'améliorer la gestion des frontières et facilitent la mobilité sans faille des touristes et des voyageurs d'affaires⁴.

6.3 Bien que la mise en service des systèmes de visas électroniques ait facilité les voyages et amélioré l'accès, des inquiétudes ont été exprimées quant à la monétisation du processus de demande de visas électroniques. Des intermédiaires tiers et des fournisseurs de services non officiels peuvent exploiter le système en facturant des frais excessifs, en induisant les demandeurs en erreur ou en opérant sans autorisation appropriée. Pour préserver à la fois la sûreté nationale et la confiance du public, une supervision stricte doit être exercée sur les prestataires de services relatifs aux visas électroniques grâce à des lignes directrices claires, par voie d'accréditation et au moyen d'audits réguliers.

7. CONCLUSION

7.1 La combinaison des obstacles et des coûts onéreux imposés au transport aérien entrave son développement et limite les avantages qu'il génère pour les communautés locales et l'économie en général. Malgré les progrès réalisés dans la libéralisation du transport aérien au niveau mondial, des lacunes persistantes dans la mise en œuvre, telles qu'un accès restrictif au marché, des infrastructures limitées, des coûts opérationnels élevés, des cadres réglementaires fragmentés et une application inégale des initiatives de libéralisation régionale (l'accord « ciel ouvert » ou des accords multilatéraux sur les services aériens), continuent de freiner une connectivité équitable et la pleine réalisation des avantages socio-économiques de l'aviation.

— FIN —

⁴ Why Tourists Need E-Visas More than Ever (IATA, 2024)