



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

RENDRE LE TRANSPORT AÉRIEN PLUS ÉCONOMIQUEMENT ACCESSIBLE

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note met en lumière les préoccupations croissantes concernant le peu de supervision réglementaire effectuée à l'égard de la tarification des billets d'avion, en particulier dans les pays en développement où l'accessibilité au transport aérien demeure une grande priorité pour la population.

Elle aborde la question cruciale de l'abordabilité des billets d'avion, en particulier dans les pays en développement, vu que la supervision réglementaire effectuée à l'égard du prix des billets d'avion est réduite. Alors que la volatilité des tarifs pendant les périodes de forte affluence, dans les situations de crise ou sur les routes en monopole suscite de plus en plus d'inquiétudes, en particulier chez les passagers à faible revenu, l'auteur de la note affirme qu'un contrôle strict des prix peut nuire à la latitude commerciale des compagnies aériennes qui doivent s'assurer de la viabilité de leurs opérations, proposer différents choix aux consommateurs et investir pour offrir un service de qualité du service.

S'inspirant des principes de l'OACI énoncés dans le Doc 9626 et le Doc 9587 et tenant compte de la position de l'Association du transport aérien international (IATA) sur la liberté de fixer des prix, l'auteur de la note soutient qu'il est nécessaire d'adopter une approche réglementaire qui soit équilibrée et proportionnée. Plutôt que d'imposer des contrôles tarifaires rigides, les pouvoirs publics sont invités à renforcer leurs mécanismes de supervision qui mettent l'accent sur la transparence, la concurrence loyale et la tarification éthique dans les situations d'urgence, en particulier dans les scénarios de crise ou de forte demande, tout en préservant la capacité des compagnies aériennes à tarifier leurs services en fonction de la dynamique de marché.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des préoccupations croissantes à l'égard du prix et de l'abordabilité des billets d'avion, en particulier pendant les périodes d'affluence et de crise ;
- b) inciter les États et les administrations à revoir et à moderniser leur législation relative à l'aviation civile afin qu'ils assurent une supervision économique proportionnée des tarifs aériens qui à la fois protège l'intérêt public et respecte la liberté commerciale des compagnies aériennes ;
- c) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'envisager d'actualiser les orientations générales sur les pratiques tarifaires équitables et transparentes, en mettant l'accent sur une supervision réglementaire proportionnée.

<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>	Il ne devrait y avoir aucune incidence financière importante pour les États ou l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Partie IV du Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation du transport aérien a considérablement amélioré la connectivité et l'efficacité au niveau mondial, tandis que la concurrence reste au cœur de la stratégie de tarification des compagnies aériennes. Un aspect essentiel de cette libéralisation est la liberté dont disposent les compagnies aériennes pour fixer leurs tarifs en fonction des forces du marché ; un principe cher à l'IATA.

1.2 Dans de nombreux États, les autorités de l'aviation civile ne sont pas habilitées à réglementer les tarifs aériens. Cette lacune sur le plan réglementaire a suscité des inquiétudes, en particulier pendant les périodes d'affluence (périodes de crise, vacances) ou s'agissant de routes en monopole, qui voient des augmentations soudaines de tarifs susceptibles de limiter l'accès des passagers aux services aériens essentiels. Cette situation est contraire aux objectifs définis par les orientations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le but est de protéger l'intérêt public et de favoriser la mise en place d'un système de transport aérien accessible et économiquement durable.

1.3 La présente note se penche sur les conséquences d'une supervision réglementaire réduite sur la tarification des billets d'avion et préconise un examen complet des pratiques existantes. Elle propose que les États envisagent de mettre en œuvre des mécanismes de supervision proportionnés et efficaces pour veiller à ce que le transport aérien reste économiquement accessible, conformément au mandat de l'OACI qui est de servir l'intérêt public.

2. ANALYSE

Contexte

2.1 L'OACI affirme que le transport aérien doit servir l'intérêt public et que les tarifs des compagnies aériennes, y compris les prix des billets d'avion, doivent être justes, raisonnables et non discriminatoires. Ces principes sont soulignés à la fois dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626, partie IV, chapitre 4) et dans le Doc 9587 – *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*. Ensemble, ces documents forment un cadre d'action cohérent et complet sur les tarifs des compagnies aériennes. Même si ces principes favorisent l'équité, ils ne laissent pas forcément supposer qu'un contrôle des prix est nécessaire.

2.2 L'article sur les tarifs dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA), figurant dans le Doc 9587, propose des dispositions types sur les tarifs des compagnies aériennes à utiliser dans les accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens. Ces modèles tiennent compte d'un éventail d'approches réglementaires (conventionnelles, transitoires ou entièrement libéralisées) permettant aux États

d'adopter des cadres de tarification adaptés à leur contexte national. Même si ces dispositions constituent des options sur le plan réglementaire, le prix des billets d'avion en réalité est largement déterminé par la dynamique de marché et les pratiques du secteur. L'IATA affirme que les compagnies aériennes doivent demeurer libres de fixer leurs tarifs en fonction de considérations commerciales, un principe déjà ancré dans de nombreux accords sur les services aériens, selon lequel la tarification est fonction du marché et est établie sans qu'il soit nécessaire d'obtenir au préalable une approbation des pouvoirs publics.

2.3 La tarification effectuée par les compagnies aériennes est complexe et dépend de facteurs tels que la demande, la saisonnalité, les dépenses d'exploitation et la concurrence. La flexibilité des prix permet aux compagnies aériennes d'offrir un éventail de tarifs (par exemple, tarif payable à l'avance, non remboursable, ou flexible) pour répondre aux différents besoins des clients tout en garantissant la viabilité des routes. Mais en l'absence d'une supervision réglementaire des prix des billets d'avion, ces pratiques ont dans certains cas rendu les structures tarifaires non transparentes.

2.4 Les augmentations soudaines des tarifs pendant les périodes de crise ou de vacances sont souvent attribuables à une hausse de la demande et à une capacité limitée, et non à une tarification abusive. Un contrôle réglementaire généralisé pourrait décourager la réactivité des compagnies aériennes, réduire les niveaux de service et limiter l'accessibilité même que les pouvoirs publics visent à maintenir.

Principales questions et considérations

2.5 Dans de nombreux États, en particulier dans les pays en développement, l'absence de supervision réglementaire des prix des billets d'avion a suscité l'insatisfaction de la population, en particulier pendant les hautes saisons, les périodes de crise ou sur les routes où la concurrence est limitée, lorsque des hausses soudaines de tarifs limitent l'accès. En outre, les prix discriminatoires fondés sur le pouvoir d'achat, l'accès au numérique ou les canaux de réservation aggravent encore les inégalités. Un contrôle strict des prix peut menacer la viabilité des routes et réduire la concurrence sur le marché, mais le problème fondamental reste la protection insuffisante des consommateurs et le fait que le cadre réglementaire des autorités de l'aviation civile ne comporte pas de critères relatifs à la tarification.

2.6 Il arrive souvent que les cadres de réglementation économique existants ne prévoient pas de dispositions permettant de contrôler ou de traiter les critères relatifs à la tarification. Par conséquent, comme les autorités de l'aviation civile participent peu à la supervision économique, on assiste à des augmentations tarifaires non réglementées pendant les périodes de forte demande ou de crise, conjuguées à une concurrence limitée et à l'absence de mécanismes de recours pour les consommateurs en cas de prix injustifiés ou excessifs. Plutôt que d'imposer un contrôle strict des tarifs ou d'exiger des compagnies aériennes qu'elles communiquent leurs prix à l'avance, les États pourraient envisager d'adopter une approche modernisée et équilibrée en matière de supervision économique. Une telle approche mettrait l'accent sur la transparence de la structure tarifaire, l'établissement de prix éthiques en période de crise, la surveillance des pratiques anticoncurrentielles et la sensibilisation du public aux options tarifaires et aux droits des passagers, équilibrant ainsi la protection des consommateurs et la compétitivité du marché.

2.7 Le caractère peu abordable et peu accessible des conditions prévalant à l'heure actuelle dans le transport aérien va à l'encontre de la politique de l'OACI qui insiste sur la prestation de services aériens équitables et accessibles, en particulier pour les pays en développement et les collectivités vulnérables. Le renforcement de la coopération régionale et l'amélioration des orientations de l'OACI peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif en établissant des critères de référence, en promouvant les meilleures pratiques et en garantissant un accès équitable et inclusif aux services aériens essentiels.

3. CONCLUSION

3.1 Pour répondre aux préoccupations croissantes concernant l’abordabilité, l’équité et la transparence des tarifs aériens, en particulier pendant les périodes d’affluence et de crise, il est nécessaire de mettre en place un cadre pour la supervision économique qui soit moderne et équilibré. Si l’accessibilité est un objectif partagé par les États, l’OACI et les acteurs du secteur, il est essentiel de faire la distinction entre les pratiques tarifaires équitables et la réglementation directe des tarifs. Il est essentiel de suivre une approche équilibrée qui protège les intérêts des consommateurs, favorise la transparence et préserve la liberté commerciale nécessaire à l’établissement des prix pour maintenir la qualité du service et étendre la connectivité aérienne. À cette fin, l’OACI et ses États membres devraient collaborer pour actualiser les mécanismes de supervision de manière à garantir que le transport aérien reste abordable, transparent et résilient, en particulier dans les marchés éloignés et en développement.

— FIN —