



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION ÉCONOMIQUE**

**Point 36 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique**

**APPUI AU GROUPE D'EXPERTS DE L'OACI SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS DANS UN CONTEXTE DE MODIFICATION DU CADRE DE RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE**

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le paysage économique et concurrentiel de l'industrie aéroportuaire et de l'écosystème de l'aviation a connu des changements spectaculaires. La pandémie de COVID-19 a mis à mal la position financière des aéroports du monde entier, en créant des difficultés persistantes à entretenir les infrastructures en place et à planifier les futures dépenses d'investissement (CAPEX). En conséquence, le profil de risque de l'industrie aéroportuaire a considérablement changé, des niveaux d'endettement élevés et une augmentation du coût du capital ayant affaibli la viabilité économique à long terme des aéroports en ce qui concerne la réalisation d'investissements en capital pour atteindre les objectifs de durabilité.

Il importe que le Groupe d'experts économiques sur les aéroports (AEP) passe en revue les politiques de l'OACI en matière de redevance contenues dans le Doc 9082, et étudie les mécanismes par lesquels les aéroports réglementés peuvent être indemnisés pour des circonstances exceptionnelles comme les pandémies et autres chocs mondiaux.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) noter que la situation financière des aéroports est mise à mal par la pandémie de COVID-19 ;
- b) noter que le changement du profil de risque du secteur, les niveaux d'endettement élevés et l'augmentation du coût du capital ont affaibli la viabilité économique à long terme des aéroports en ce qui concerne la réalisation d'investissements en capital pour atteindre les objectifs de durabilité ;
- c) demander à l'AEP de rechercher les moyens par lesquels les aéroports réglementés seraient indemnisés pour l'impact de circonstances exceptionnelles comme la COVID-19 sur leurs activités ;
- d) demander à l'AEP de passer en revue le Doc 9082 afin d'évaluer sa pertinence et sa réactivité actuelles par rapport à l'effet des répercussions à long terme de la pandémie de COVID-19.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Développement économique du transport aérien</i>
<i>Incidences financières :</i>	S.O.

<i>Références :</i>	<i>Rapport de l'AEP-ANSEP/8 : Mise à jour des politiques et des éléments indicatifs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. ACI World, Rapport sur l'économie des aéroports et IPC OACI, Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS-2008) OACI, Projet de plan d'activités de l'OACI pour 2023-2024-2025 (C-WP/15412)</i>
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 La COVID-19 a eu un impact profond sur le secteur de l'aviation. En conséquence, le trafic passagers et les recettes aéronautiques de 2020 ont enregistré une baisse de 34 % par rapport au niveau de 2019 dans la région africaine. Le trafic de 2021 est remonté à 51 % du niveau de 2019 et celui de 2022 devrait atteindre 75 % du même niveau<sup>1</sup>. Cette situation a conduit à une contraction des recettes aéronautiques et non aéronautiques, à une augmentation des niveaux d'endettement, à une modification du profil de risque des aéroports, à une baisse des investissements en immobilisations et à l'effondrement de bien des industries à l'échelle de l'écosystème aéroportuaire.

1.2 En 2021, le Conseil international des aéroports (ACI) a mené auprès de ses aéroports membres une enquête relative à leur réponse à la COVID-19. Cette enquête couvrant toutes les régions a révélé que le manque de souplesse nécessaire pour ajuster rapidement les prix, le flou quant à la façon dont les pertes pourraient être recouvrées à l'avenir et l'impact du financement sur les investissements futurs constituaient quelques-unes des préoccupations clés. Seuls 34 % des aéroports soumis à la réglementation ont indiqué qu'ils seraient en mesure de recouvrer les pertes liées à la COVID-19.

1.3 L'impact de la COVID-19 en Afrique et dans le reste du monde a conduit à la nécessité d'évaluer rapidement les changements possibles à apporter à quelques-unes des politiques de l'OACI pour les rendre souples et réactives en temps de crise, afin de garantir la viabilité financière des aéroports.

1.4 Le gouvernement sud-africain prévoit de regrouper tous les règlements économiques du transport sous une entité unique et une seule politique-cadre. Il s'agit, entre autres, i) de promouvoir le développement d'une industrie des transports compétitive, efficace et viable, en ce qui concerne notamment les aéroports qui contribuent à la croissance économique ; ii) de promouvoir le développement d'un système intégré de réglementation économique du transport de passagers et de marchandises ; et iii) d'améliorer l'efficacité dans le respect des normes internationales et des exigences locales. Toutes ces propositions de changement sont formulées dans l'intérêt ultime de la clientèle et des voyageurs.

## 2. PAYSAGE OPÉRATIONNEL DES AÉROPORTS

2.1 Les aéroports ont toujours été perçus comme fonctionnant dans un environnement monopolistique et ayant la possibilité d'exercer leur pouvoir de marché. Cette perception a changé à la suite de la participation du secteur privé à la propriété et à l'exploitation des activités aéroportuaires. Bien que les aéroports demeurent des entités à forte intensité d'actifs (pistes et terminaux, p. ex.), ils fonctionnent actuellement dans un environnement complexe regroupant de multiples parties prenantes qui entretiennent des relations commerciales avec les compagnies aériennes, les passagers et les

---

<sup>1</sup> Analyse régionale — État des lieux : concurrence, réglementation et redevances aéroportuaires en 2022

concessionnaires, entre autres. Ils sont en concurrence pour les services des compagnies aériennes, les capacités, les passagers, le fret et les activités commerciales.

2.2 La concurrence entre les aéroports situés dans la même zone d'attraction est une réalité depuis longtemps. Les aéroports se trouvant dans la zone d'attraction et en dehors de celle-ci sont en concurrence pour les nouveaux services ou l'augmentation de la capacité des lignes.

2.3 Si les aéroports déploient des efforts considérables pour attirer chez eux les compagnies aériennes, ces dernières peuvent transférer des capacités d'un aéroport à un autre en fonction de l'évolution du marché ou lorsqu'elles estiment que les conditions économiques sont moins favorables. Lorsqu'une compagnie aérienne devient dominante dans un aéroport, elle peut exercer son pouvoir d'achat et limiter davantage les changements au niveau des redevances aéroportuaires. Les redevances aéroportuaires subissent aussi des pressions découlant de la prolifération des transporteurs à bas prix. Entre 2005 et 2019, les transporteurs à bas prix ont gagné 11 points de pourcentage de part de marché, passant de 2,3 % en 2005 à 13 % de la capacité en sièges aériens en Afrique en 2019<sup>2</sup>.

2.4 La concurrence est devenue un élément central de l'activité aéroportuaire. Les aéroports sont en concurrence sur tous les aspects de leurs activités, des activités aéronautiques aux activités commerciales sur site et hors site. Il convient de tenir compte de la nature concurrentielle de l'activité aéroportuaire dans les évaluations de la politique de l'OACI. Le transport aérien est également en concurrence avec d'autres modes de transport. Les passagers ont la possibilité d'utiliser d'autres modes de transport et, par conséquent, une pression concurrentielle s'exerce sur les aéroports. De plus, les recettes non aéronautiques sont en concurrence directe avec celles des détaillants en ligne, où les clients peuvent effectuer directement des achats et faire livrer leurs marchandises à des adresses qui contournent les aéroports.

### 3. IMPACT DE LA COVID-19

3.1 L'impact de la pandémie de COVID-19 sur le trafic et les recettes des aéroports a modifié le profil de risque des aéroports. Les ratios dette/BAIDIA ont atteint 15:1 en 2020, voire 60:1<sup>3</sup> chez plusieurs exploitants d'aéroports privatisés, et ces niveaux d'endettement ne sont pas viables sur le plan financier.

3.2 Pour rester viables et conserver leur trésorerie, les aéroports ont réduit les investissements en capital et, dans certains cas, les dépenses opérationnelles qui ne sont pas liées à la licence d'exploitation. Toutefois, cette mesure a eu des conséquences inattendues, notamment sur la planification des capacités à long terme des aéroports.

3.3 Selon les estimations de l'ACI, la région africaine aura besoin d'engager des dépenses d'investissement de 32 milliards d'USD pour desservir les 442 millions de passagers qui devraient transiter par ses aéroports d'ici 2040<sup>4</sup>. Les États membres doivent donc s'assurer que les redevances et les taxes aéroportuaires sont conformes aux recommandations et aux politiques de l'OACI, afin de stimuler la croissance prévue.

---

<sup>2</sup> Analyse régionale — État des lieux : concurrence, réglementation et redevances aéroportuaires en 2022

<sup>3</sup> [Rapport sur l'économie des aéroports et indicateurs de performance clés de l'ACI](#)

<sup>4</sup> Analyse régionale — État des lieux : concurrence, réglementation et redevances aéroportuaires en 2022

3.4 Le Forum de Thessalonique<sup>5</sup>, qui regroupe des autorités nationales de supervision indépendantes (ISA) fournissant des enseignements sur les pratiques optimales en matière de réglementation économique des aéroports, a conclu qu'étant donné que la réglementation économique n'a pas été conçue pour des événements de type « cygne noir » ou des circonstances exceptionnelles comme la pandémie de COVID 19, les organismes de réglementation devraient envisager d'autoriser les aéroports à recouvrer, au moyen de redevances futures, les coûts qui n'ont pas été recouverts dans le passé en raison d'événements de ce genre<sup>6</sup>.

#### 4. **APPUI AUX TRAVAUX DU GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DU GROUPE D'EXPERTS SUR L'ÉCONOMIE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (AEP-ANSEP) DE L'OACI**

Suite aux recommandations de la huitième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP/8) de l'OACI, il a été créé un nouveau groupe de travail « avec pour tâche de procéder à un examen général des politiques de l'OACI en matière de redevances contenues dans le Doc 9082, y compris l'évaluation de la pertinence et de la réponse actuelles, notamment en ce qui concerne l'effet des incidences à long terme de la pandémie de COVID19 et la détermination des aéroports et des prestataires de services à la navigation aérienne (ANSP) les plus durement touchés ».

4.1 Le Groupe de travail de l'AEP-ANSEP/8 devrait mettre à jour les éléments indicatifs et les politiques sur les redevances aéroportuaires afin de tenir compte des changements intervenus dans l'industrie et des chocs défavorables, ce qui représentera des contributions importantes à la fois pour l'industrie aéronautique et pour les États.

4.2 Les résultats attendus actuellement du Groupe de travail de l'AEP-ANSEP/8 cadrent avec les priorités énoncées dans le projet de plan d'activités de l'OACI pour 2023-2024-2025.

— FIN —

---

<sup>5</sup> Forum européen des organismes de réglementation des redevances aéroportuaires de 28 pays et de 5 organisations internationales du secteur.

<sup>6</sup> Source : Forum de Thessalonique des organismes de réglementation des redevances aéroportuaires. (2022). Les redevances aéroportuaires en temps de crise. <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2022/03/Airport-charges-in-times-of-crisis.pdf>  
<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/core/api/front/document/71737/download>