



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 50 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS EN INDE

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note renseigne sur les travaux importants qui ont été réalisés en Inde depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui concerne la création d'une instance de réglementation indépendante chargée de la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne. Cette instance s'emploie actuellement à définir les principes et la démarche qu'elle adoptera relativement à la réglementation et à concevoir des systèmes et des procédures pour fixer les tarifs. En principe, elle devrait pouvoir finaliser ce processus et commencer à fixer les tarifs sous peu, ce qui devrait conférer au secteur de l'infrastructure aéroportuaire de l'Inde une sécurité réglementaire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D, Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation en Inde a connu une forte croissance depuis l'exercice 2004-2005. Le nombre total de passagers acheminés est passé de 40 millions en 2000-2001 à 123,75 millions en 2009-2010. Les prévisions de l'ACI autorisent à penser qu'en 2015 le trafic passagers en Inde sera de l'ordre de 177,71 millions et, selon les prévisions à long terme de l'ACI (2008-2027), il est probable que le trafic passagers atteindra les 580,78 millions en 2027, à un taux de croissance de 9,2 % par année.

1.2 Cette croissance record du trafic aérien fait peser une lourde charge sur les aéroports et l'infrastructure connexe du pays. L'Inde a actuellement quelque 89 aéroports en service. Le secteur indien des infrastructures aéroportuaires a de longue date été un monopole public. Ayant à l'esprit la nécessité d'attirer des investissements privés pour pouvoir établir des infrastructures de classe internationale, le Gouvernement indien, par un amendement de ses dispositions législatives, a donné au secteur privé l'accès à la mise en valeur des aéroports en 2003-2004. Par la suite, des investissements étrangers directs à 100 % ont été permis dans les aéroports de nouvelle implantation.

1.3 Comme suite aux initiatives politiques précitées, les quatre grands aéroports du pays, à savoir ceux de Delhi, Mumbai, Hyderabad et Bangalore, ont été restructurés/privatisés par l'entremise de partenariats public-privé (PPP). Les aéroports de Delhi et de Mumbai, soit les deux plus importants aéroports accueillant environ 50 % du trafic passagers de l'ensemble du pays, ont été loués pour une période de 30 ans à des entreprises du secteur privé qui se chargent de la gestion et du développement des activités, ce mandat pouvant être prorogé pour une autre période de 30 ans. Les PPP ont établi et mis en exploitation de nouveaux aéroports à Hyderabad et Bangalore, respectivement en mars et en mai 2008. L'autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), un organisme public, a également entrepris de faire des investissements substantiels dans l'infrastructure aéroportuaire, en se concentrant principalement sur les aéroports des villes des niveaux II et III. Les investissements estimatifs dans la mise en valeur des aéroports durant la période 2007-2012 devrait être de l'ordre de 10 milliards USD, provenant dans une large mesure de sources privées, y compris pour les aéroports de nouvelle implantation.

1.4 Les services de navigation aérienne (SNA) continuent d'être fournis uniquement par l'AAI.

1.5 Dans un tel contexte, on a senti le besoin d'avoir une instance indépendante chargée de la réglementation économique pour uniformiser les règles du jeu et favoriser une saine concurrence entre les grands aéroports, pour encourager les investissements dans les installations portuaires et pour réglementer les tarifs des services aéronautiques. En conséquence, le Parlement indien a promulgué en décembre 2008 l'Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008, qui prévoit la création d'une instance de réglementation économique des aéroports, soit l'Airports Economic Regulatory Authority (AERA).

2. ATTRIBUTIONS ET FONCTIONS DE L'INSTANCE DE RÉGLEMENTATION

2.1 L'AERA est tenue d'exécuter les fonctions ci-après en ce qui concerne les grands aéroports :

- a) fixer les tarifs des services aéronautiques ;
- b) fixer le montant des droits liés à la mise en valeur, notamment les redevances liées à la mise en valeur imposées aux usagers ;

- c) fixer le montant des frais de services passagers ;
- d) surveiller le respect des normes de performance établies en ce qui concerne la qualité, la continuité et la fiabilité du service, comme peut le préciser le gouvernement ou toute autre instance autorisée par le gouvernement à agir en son nom.

2.2 Un « grand aéroport » est défini comme tout aéroport qui achemine, ou qui est conçu pour acheminer un nombre total de passagers de plus de un million et demi ou tout autre aéroport que le gouvernement pourrait désigner comme tel dans un avis. Selon les statistiques de trafic de 2009-2010, 14 aéroports se qualifient comme grands aéroports. Ils acheminent environ 85 % du trafic total du pays (95 % du trafic total en régime international et 83 % du trafic total en régime intérieur). En outre, selon les informations disponibles, ces 14 aéroports forment le plus grand groupe au monde d'aéroports réglementés par une instance indépendante.

2.3 La législation définit les services aéronautiques comme étant des services fournis :

- a) pour la navigation et la surveillance, et pour les communications à l'appui de ces fonctions, dans le cadre de la gestion du trafic aérien ;
- b) pour l'atterrissage, la mise à l'abri ou le stationnement d'un aéronef ou concernant toutes autres installations au sol offertes à un aéroport pour les activités des aéronefs ;
- c) dans le cadre de la sécurité au sol à un aéroport ;
- d) dans le cadre des services d'escale concernant un aéronef, les passagers et le fret à un aéroport ;
- e) relativement aux installations et services de fret aérien à un aéroport ;
- f) pour l'avitaillement ou la reprise de carburant à un aéroport ;
- g) à une partie prenante à un aéroport, et pour lesquels, de l'opinion du gouvernement, pour des motifs à consigner par écrit, les redevances peuvent être fixées par l'instance de réglementation.

2.4 L'AERA est tenue de fixer les tarifs des services aéronautiques en tenant compte des facteurs suivants :

- a) les dépenses en immobilisations engagées et les investissements opportuns dans l'amélioration des installations aéroportuaires ;
- b) les services fournis, leur qualité et d'autres facteurs pertinents ;
- c) les coûts rattachés à l'amélioration de l'efficacité ;
- d) le fonctionnement économique et viable des grands aéroports ;
- e) les recettes provenant de services autres que les services aéronautiques ;

- f) la concession conférée par le gouvernement dans une entente ou un protocole d'accord ou autrement ;
- g) tout autre facteur pouvant entrer en ligne de compte aux fins de la législation.

2.5 La législation donne mandat à l'instance de réglementation de fixer les tarifs une fois tous les cinq ans. Les tarifs ainsi fixés peuvent être modifiés périodiquement durant ladite période quinquennale, si cette modification est jugée être dans l'intérêt public.

3. DÉFINITION DES PRINCIPES, DE LA DÉMARCHE, DES SYSTÈMES ET DES PROCÉDURES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

3.1 L'AERA a été créée en mai 2009 et ses fonctions réglementaires ont été annoncées avec effet le 1^{er} septembre 2009. En conséquence, elle a mis en œuvre un processus ouvert et transparent, faisant une place substantielle à la consultation avec les parties prenantes, pour définir ses principes et sa démarche en matière de réglementation et pour mettre au point des procédures circonstanciées et des systèmes pour fixer les tarifs et surveiller le respect des normes de performance.

3.2 L'AERA propose que les intérêts des passagers et des utilisateurs des installations de fret soient la pierre de touche de l'accomplissement de ses fonctions réglementaires.

3.3 L'AERA a classé son action réglementaire selon trois grandes catégories et propose d'adopter l'approche décrite ci-après relativement à la réglementation économique connexe :

N°	Services aéronautiques	Approche proposée
1.	Services assurés par les exploitants d'aéroport	Réglementation fondée sur des plafonds de prix sur une base à « guichet unique »
2.	Services de navigation aérienne	Coût majoré d'un rendement équitable fondé sur la réglementation
3.	Services assurés par les exploitants des installations de fret, les fournisseurs de services d'escale et les exploitants de dépôt de carburant/fournisseurs d'accès au carburant	a) Si le service n'est pas « matériel » ou s'il est « matériel » mais assuré sur une base concurrentielle – réglementation légère : b) Si le service est « matériel » sans être assuré sur une base concurrentielle – réglementation fondée sur des plafonds de prix.

3.4 L'approche proposée pour la réglementation économique des aéroports correspond à l'approche adoptée par les instances de réglementation du Royaume-Uni, de l'Afrique du Sud et de la République d'Irlande.

4. ÉTAT ACTUEL

4.1 Les principes et la démarche en matière de réglementation économique des SNA ont été finalisés récemment. Des lignes directrices circonstanciées pour les rendre opérationnels, définissant la procédure à suivre pour fixer les tarifs ainsi que les prescriptions concernant les renseignements, ont été communiquées aux parties prenantes pour consultation. Il est proposé que la première période

quinquennale de supervision de l'établissement des tarifs des SNA commence le 1^{er} avril 2011, le fournisseur de SNA ayant ainsi à soumettre ses propositions de tarifs pluriannuelles d'ici le 31 octobre 2010.

4.2 Les ententes de concession concernant les aéroports privés ont été finalisées et conclues par le gouvernement avant la création de l'instance de réglementation. Ainsi, les contributions du gouvernement sont estimées avoir une importance particulière pour ce qui est de la réglementation économique des services fournis par les exploitants d'aéroport. Le gouvernement s'emploie actuellement à formuler son point de vue définitif sur cette question.

4.3 Parallèlement, l'AERA a mis à l'épreuve les systèmes et procédures qu'elle propose, en appliquant ses politiques et démarches provisoires à des cas concernant l'établissement des redevances liées à la mise en valeur imposées aux usagers pour les aéroports d'Ahmedabad et de Thiruvananthapuram.

4.4 L'instance de réglementation devrait en principe achever ses travaux préparatoires et commencer à fixer les tarifs durant l'exercice financier en cours, ce qui devrait conférer au secteur de l'infrastructure aéroportuaire de l'Inde une sécurité réglementaire.