



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.6 : Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES ET LEUR IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES

(Note présentée par le Royaume de Bahreïn au nom de la Commission arabe de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail porte sur les charges financières imposées aux compagnies aériennes du fait des taxes et autres prélèvements exigés par les États contractants, ainsi que sur les conséquences de ces charges pour l'industrie du transport aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les recommandations présentées au paragraphe 4.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 L'un des traits essentiels de l'industrie du transport aérien est le consensus international sur l'importance de son rôle pour le développement de tout pays. Cependant, malgré les avantages économiques tirés d'activités directement ou indirectement liées à cette industrie, celle-ci est traitée comme une vache à lait qu'on exploite pour amasser des fonds, selon les paroles de l'ancien directeur général et chef de la direction de l'Association du transport aérien international (IATA).

¹ Version arabe fournie par Bahreïn.

² Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Liban, Libye, Mauritanie, Maroc, Oman, Palestine, Qatar, Soudan, Tunisie et Yémen.

2. DISCUSSION

2.1 Le rendement du capital dans l'industrie du transport aérien est l'un des plus faibles par rapport à celui d'autres secteurs d'activités; et ceci, malgré le rôle joué par l'IATA dans la rationalisation des coûts opérée pour les compagnies aériennes par le biais d'initiatives novatrices. Notons, parmi celles-ci, l'Initiative de simplification des activités (ISA), qui a permis d'économiser des milliards de dollars, et les efforts entrepris par les compagnies aériennes elles-mêmes pour réduire les dépenses.

2.2 Un simple coup d'œil sur les différents éléments de prix d'un billet de voyage indique bien les nouvelles charges financières imposées au transport aérien. La somme des nombreuses taxes et redevances dépasse souvent le prix du billet, bien que la plupart de ces prélèvements soient sans rapport avec le développement du transport aérien ou la modernisation de ses infrastructures.

2.3 Ces taxes et redevances nuisent à la demande de voyages, car elles entraînent une augmentation excessive du prix total des billets.

2.4 De nouvelles contraintes apparaissent et suscitent une foule d'objections, car elles sont incompatibles avec la Convention de Chicago de 1944. Elles s'expriment dans le Programme d'échanges de droits d'émission (ETS), qui a fait l'objet de longs débats.

2.5 En outre, les compagnies aériennes sont tenues de moderniser leurs flottes pour atteindre, en matière de réduction des émissions, les objectifs conformes au plan approuvé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et par l'IATA. L'achat de nouveaux aéronefs et de moteurs modernes beaucoup moins avides de carburant et bien mieux capables de réduire les émissions représente un énorme investissement pour les compagnies aériennes.

2.6 Il y a aussi les mesures de sécurité qui sont prévues contre les nouvelles menaces, et qui entraîneront des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes.

2.7 Certains États ont également accru les redevances liées aux services de navigation aérienne pour faire face aux augmentations de salaires, d'où les hausses de coûts.

2.8 Le respect des normes de sécurité rigoureuses entraîne aussi des coûts supplémentaires dont il faut soigneusement tenir compte.

2.9 Il y a d'autres facteurs qui influent directement sur la gestion financière des compagnies aériennes. Ces facteurs ne peuvent pas être traités en détail dans cette note de travail. On s'est borné jusqu'ici à quelques exemples pour expliquer le but et le sens de cette note.

3. CONCLUSION

3.1 Le souci de préserver l'industrie du transport aérien et d'attirer les investissements dans ce secteur exige l'assurance d'un bon rendement du capital investi. De même que tout autre secteur d'activité, les compagnies aériennes acceptent d'assumer les coûts liés aux produits et services qu'elles offrent, mais ne voudront pas assumer des charges financières sans rapport avec le transport aérien. L'objectif final est de favoriser la croissance de cette industrie et de l'aider à progresser, notamment dans les pays en développement, mais sans l'empêcher d'offrir des prix raisonnables à toutes les catégories de passagers. On pourrait y parvenir en réduisant les taxes et redevances imposées par certains États et répercutées sur

les passagers. Ces prélèvements excèdent souvent le prix même du billet. Parfois, lorsque la concurrence est âpre, certaines compagnies ne chargent qu'un montant équivalent aux taxes et redevances. Il faut souligner que la réduction de ces redevances permettrait d'augmenter les prix et d'obtenir ainsi des taux de rendement raisonnables.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à pousser les États à examiner les répercussions des taxes sur les compagnies aériennes et les passagers, et à prendre des mesures sérieuses pour réduire les redevances imposées au secteur des voyages aériens ;
- b) à pousser les États à consulter tous les acteurs lorsqu'ils envisagent d'imposer de nouvelles redevances ;
- c) à pousser les États à observer *la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport international* (Doc 8632) ; et
- d) à encourager l'OACI et l'IATA à entreprendre une évaluation du statut des taxes et redevances imposées sur les voyages aériens et de leurs répercussions sur l'industrie.