



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)**

**SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

**PÉRÉNNITÉ ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail contient une description des éléments liés à la notion de pérennité du transport aérien. Y figure aussi une définition et une analyse des principaux obstacles au développement viable de l'aviation civile qui confrontent toutes les parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements et les évaluations de la présente note ;
- b) à reprendre à son compte les conclusions du § 7 ;
- c) à adopter les recommandations du § 8.

**Références :**

Des documents de référence de la Conférences sont affichés sur le site [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 Selon le Préambule de la Convention de Chicago, signée en 1944 (Doc 7300) :

« EN CONSÉQUENCE, [...] *services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique* ».

1.2 Depuis, et compte tenu de la croissance considérable du transport aérien des cinquante dernières années, les États, les organisations régionales et internationales ainsi que l'aviation ont démontré qu'ils s'intéressent de plus en plus au maintien de la croissance durable du transport aérien.

## 2. DÉFINITION DE LA PÉRENNITÉ

2.1 Selon une définition adoptée par les Nations Unies, « la pérennité » est un concept économique, social et environnemental qui consiste à répondre aux besoins du présent sans nuire à la possibilité pour les futures générations de satisfaire les leurs.

2.2 Durant son Symposium sur le transport aérien (IATS) qui s'est tenu à Montréal du 18 au 20 avril 2012, l'OACI a proposé une définition de la pérennité du transport aérien qui consistait à reprendre la définition des Nations Unies et à la compléter par des contributions des parties prenantes du transport aérien tout en préservant l'esprit de la Convention de Chicago. Ainsi, pour ce qui est du développement économique de l'aviation civile, un système de transport aérien durable devrait être abordable, sûr, sécurisé, équitable et efficace ; il devrait offrir une variété de services aériens tout en contribuant à une économie dynamique et à un développement régional équilibré.

## 3. ANTÉCÉDENTS ET PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

3.1 Depuis 1995, le produit intérieur brut (PIB) du monde a augmenté de 2,8 % par an alors que le trafic mondial de passagers (exprimé en passagers-kilomètres payants) progressait au taux de croissance annuel moyen de 5,0 %. Selon l'industrie, 47,5 millions de personnes sont employés dans l'aviation et les activités de tourisme connexes, 8,5 millions d'entre elles travaillant directement dans le transport aérien. L'aviation apporte 538 milliards USD à l'économie mondiale et elle représente respectivement 0,5 % du volume et 35 % de la valeur des expéditions internationales.

3.2 Toutefois, en particulier depuis 15 ans, le développement de l'aviation civile a été entravé de manière générale par plusieurs crises qui l'ont frappée directement ou indirectement (voir Appendice A). La crise asiatique de 1997, l'attaque terroriste dirigée contre les États-Unis le 11 septembre 2001, la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et la crise financière mondiale de 2008-2009 ont toutes eu un effet délétère sur la rentabilité globale du système du transport aérien. En dépit des défis passés et prévus qui freinent la croissance du transport aérien, l'OACI prévoit que le trafic continuera d'augmenter au cours des 20 prochaines années (voir Appendice B). Il est estimé que d'ici 2030, le trafic passagers sur les services réguliers du monde fera plus que doubler chaque année, passant de 2,9 milliards de passagers en 2012 à plus de 6 milliards par an.

## 4. ENTRAVES À LA PÉRENNITÉ

4.1 Il a été indiqué durant le Symposium IATS, que la principale entrave au développement durable du transport aérien était sa fragmentation géographique, réglementaire et économique.

4.2 Des préoccupations y ont été mentionnées quant aux disparités et aux inégalités de la chaîne de valorisation du transport aérien et, plus précisément, quant à la faible rentabilité des compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, des aéroports. De plus, la nécessité pressante de développer et de mieux utiliser l'infrastructure existante du transport aérien y a aussi été citée. Il y a été jugé que la difficulté rencontrée dans certaines régions pour obtenir le financement de cette infrastructure causait des préoccupations majeures alors que la prolifération des taxes qui frappent le transport aérien était un des principaux obstacles à son développement durable. Les restrictions à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens contribuaient à l'intégration plus poussée de l'industrie sous la forme de fusions et d'alliances. De plus, le transport aérien était gêné par les cycles économiques et leur incidence qui compromettaient la mise en place d'une stratégie efficace de pérennité de l'industrie. Finalement, le

Symposium a jugé que le manque d'harmonisation entre les cadres réglementaires constituait un obstacle majeur à la croissance durable du transport aérien et que la diversité de ses règlements était particulièrement préoccupante.

## 5. ENTRAVES AU FINANCEMENT DU SYSTÈME DU TRANSPORT AÉRIEN

5.1 Les différences de rentabilité des diverses parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien entravent la pérennité de l'aviation civile. Pour attirer de nouveaux investissements, il est essentiel d'améliorer l'efficacité de l'utilisation du capital et le rendement des investissements.

5.2 Alors que le capital est surtout investi dans les transporteurs aériens et les exploitants d'aéroports, les transporteurs comptent parmi les maillons les moins profitables de la chaîne de valorisation du transport aérien.

5.3 Les coûts des actifs d'une compagnie aérienne sont essentiellement fixes, du moins dans l'avenir immédiat. Une compagnie aérienne ne peut constituer un stock avec sa capacité inutilisée pour réagir à des variations inattendues de la demande ; aussi est-il probable qu'une diminution de la demande de trafic ne s'accompagnera pas d'une réduction de ses coûts. Les coûts d'une compagnie aérienne se composent traditionnellement de coûts d'exploitation, dont le carburant constitue un des principaux éléments, et d'autres coûts. De 1994 à 2009, la part des coûts d'exploitation constituée par le carburant est passée de 11 % à plus de 25 % du total (voir Appendice C).

5.4 Un autre élément est étroitement lié à la part de plus en plus importante du carburant dans les coûts totaux d'exploitation : leurs fortes fluctuations présentent aussi un défi croissant aux exploitants d'aéronefs. Ainsi qu'il ressort de l'Appendice D, alors qu'entre 1990 et 2003 les cours du pétrole et du carburant ont généralement varié de 20 à 40 USD le baril, ils sont passés de 40 à 150 % de 2003 à 2012 (c'est-à-dire qu'ils ont presque quadruplé). Pareilles fluctuations, qui réduisent assez nettement les marges d'exploitation, présentent un grave défi aux transporteurs aériens. Le coût du carburant est un élément qui échappe presque totalement à leur contrôle car il est directement lié à l'approvisionnement et la demande mondiale de brut. Bien que pour stabiliser les coûts, les compagnies aériennes puissent se prévaloir de certaines techniques financières, telles que le recours à des instruments de couverture, de moins en moins d'exploitants aériens réussissent à accumuler assez de liquidités pour tirer parti de ces stratégies.

5.5 Dans la même veine, l'accès à de nouveaux aéronefs dépend de la disponibilité d'un financement suffisant. Les aéronefs peuvent certes être obtenus en crédit-bail auprès d'entreprises spécialisées, mais l'achat direct d'aéronefs est généralement financé par des emprunts avec l'appui d'organismes publics de financement des exportations. Le financement peut aussi être obtenu par les garanties envisagées dans la Convention relative aux garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, signée au Cap (Afrique du Sud) le 16 novembre 2001. La Convention établit un registre international dans lequel les garanties peuvent être inscrites à l'égard d'aéronefs ou de moteurs. En augmentant la transparence et la prévisibilité, en réduisant le coût des transactions et en atténuant les risques du financement international d'aéronefs, la Convention du Cap facilite l'utilisation d'aéronefs modernes économes en carburant.

5.6 Les difficultés que les compagnies aériennes éprouvent pour se procurer des capitaux compliquent l'achat des aéronefs les plus récents et les plus efficaces, surtout dans le contexte mondial du financement du système du transport aérien. Il est intéressant de noter que ce financement est une toile

complexe de questions qui s'imbriquent les unes dans les autres et que les États ou les parties prenantes ne peuvent pas toutes contrôler, ce que les coûts du carburant illustrent parfaitement.

5.7 Le financement satisfaisant est un élément important qui contribue à l'amélioration du système du transport aérien et il est étroitement lié à l'adoption de meilleures pratiques de gouvernance et de réglementation, avec un cadre qui incite à l'efficacité. Il faut aussi avoir à l'esprit des « facteurs humains », dont la formation du personnel, pour obtenir le meilleur rendement des investissements nécessités par l'achat de matériels embarqués et au sol.

5.8 Après plusieurs décennies de croissance rapide, l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne est très encombrée dans certaines régions. Ainsi, pour mettre en œuvre l'infrastructure nécessaire au développement économique du transport aérien, il faut que l'OACI et la communauté de l'aviation coopèrent comme jamais auparavant en faisant preuve d'un esprit d'équipe, d'innovation et de persévérance.

## 6. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

6.1 En raison du caractère en évolution constante de l'aviation civile internationale, l'OACI doit combiner ses objectifs à long terme avec un certain degré de souplesse pour veiller à la pérennité du système mondial de l'aviation civile, tout en s'adaptant aux défis et aux exigences qui affectent le secteur de l'aviation. Tenant dûment compte des enseignements de la dernière décennie combinés aux réalités de la situation économique mondiale, les objectifs et le mandat mondiaux de l'OACI sont clairement focalisés sur la pérennité en vue de mettre en place un système mondial de transport aérien durable par la formulation de politiques et d'éléments d'orientation dont l'objet est d'aider les États membres. C'est en raison de cet objectif et de cette mission qu'il a été jugé nécessaire de créer un Objectif stratégique distinct intitulé « Développement économique du transport aérien » pour encourager la création d'un système de transport aérien économiquement viable.

6.2 Cet objectif traduit la nécessité pour l'OACI de jouer un rôle de chef de file dans l'harmonisation du cadre du transport aérien. Plusieurs activités clés sont identifiées dans ce domaine : nécessité pour l'OACI de créer un environnement mondial favorable en instituant des politiques et des orientations sur la réglementation économique, la gestion de l'infrastructure et l'économie des activités de l'aviation, notamment l'imposition et les redevances d'usage. Cet objectif comprend aussi la nécessité pour l'Organisation de mettre en place un cadre harmonisé des politiques du transport aérien pour faciliter l'accès au financement de l'infrastructure de l'aviation et du système du transport aérien et pour procéder à la réglementation et à la supervision économiques. Cet objectif devrait être atteint grâce à la coopération et à la coordination internationales des activités régionales. Pour parvenir à une telle harmonisation, il faudrait demeurer au courant des faits nouveaux dans la réglementation et dans le transport aérien et créer des mécanismes d'échange de renseignements avec les parties prenantes de l'aviation pour faciliter la collecte et la diffusion des données. Il en résulterait une amélioration de la transparence qui permettrait de procéder à des analyses quantitatives et qualitatives de l'évolution du transport aérien, au profit des États et de l'aviation, à l'appui d'une assistance tangible aux États dans l'application des politiques et orientations de l'OACI dans ce domaine.

## 7. CONCLUSIONS

7.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, on peut tirer plusieurs conclusions :

- a) les différences de rentabilité de certains éléments de la chaîne de valorisation du transport aérien, la fragmentation de la réglementation, les difficultés de financement et la capacité limitée de l'infrastructure entravent le développement durable du transport aérien et doivent être éliminés pour qu'il soit possible de faire face à la croissance prévue du trafic aérien mondial, tout en encourageant le développement durable du système du transport aérien ;
- b) le coût du carburant dépend dans une vaste mesure des forces du marché et il est peu probable que des règlements permettront de les maîtriser. Il est toutefois impérieux que le cadre réglementaire de la formulation du développement du transport aérien encourage des stratégies d'atténuation des incidences économiques négatives des fortes fluctuations du coût du carburant.

## 8. RECOMMANDATIONS

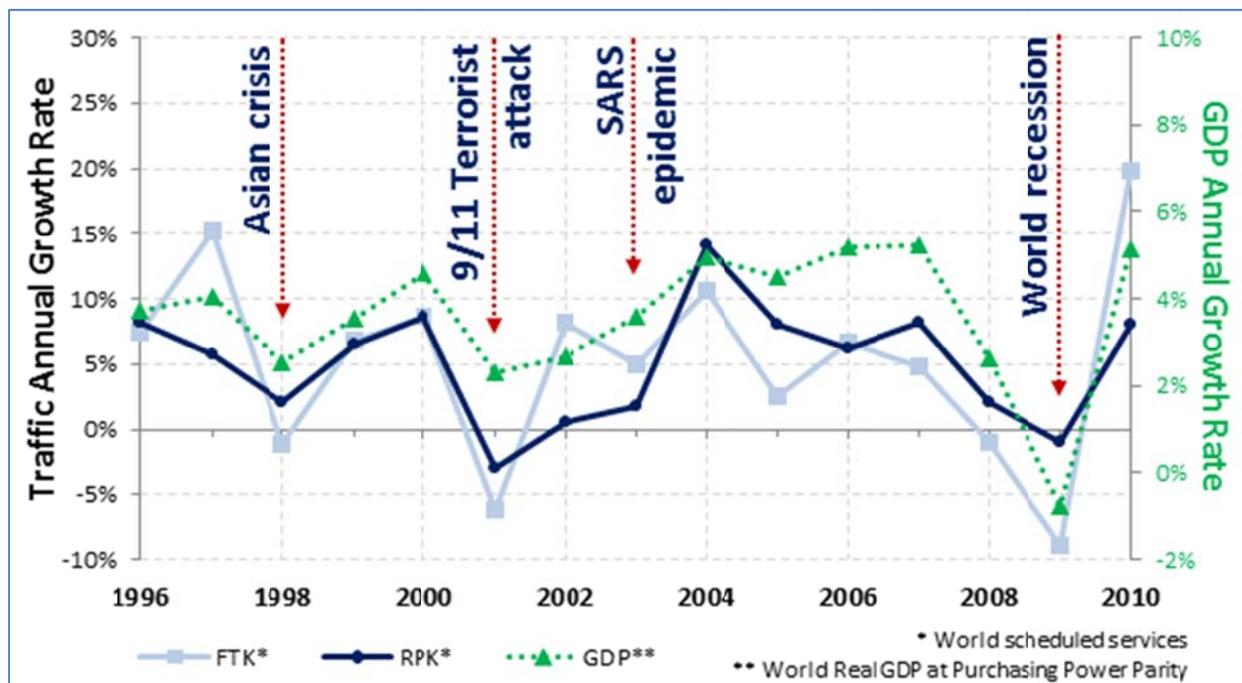
8.1 Les recommandations ci-après sont soumises à l'appréciation de la Conférence :

- a) Il est recommandé que l'OACI soit la seule instance d'élaboration de solutions mondiales pour le développement d'un système de transport aérien durable au profit de tous les intéressés ;
- b) Il est recommandé que l'OACI continue de coopérer avec les organisations internationales et régionales et avec le secteur de l'aviation pour se tenir informée des obstacles à la pérennité du système du transport aérien et qu'elle définisse, dans un cadre de coopération, des stratégies clés pour éliminer lesdits obstacles en encourageant l'application du principe « penser globalement et agir localement ».

-----

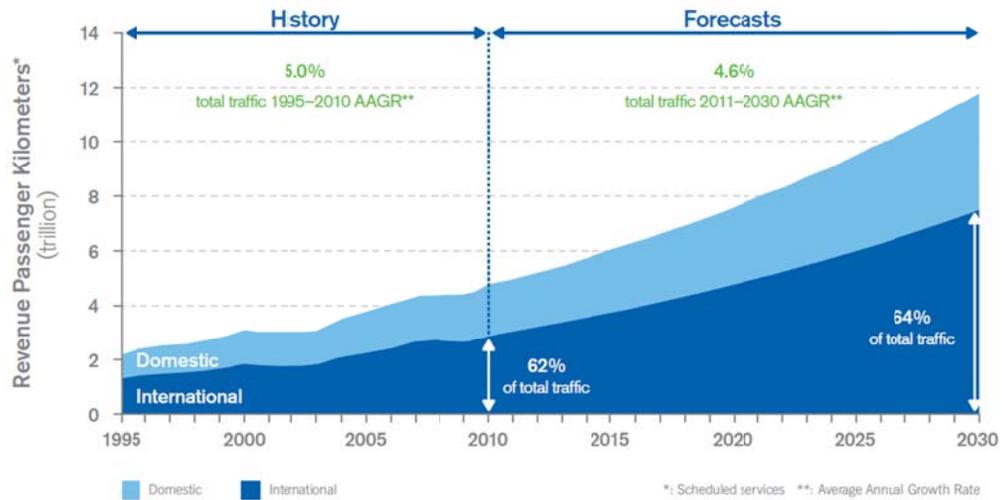
### APPENDIX A

World air traffic vs. economic growth



## APPENDIX B

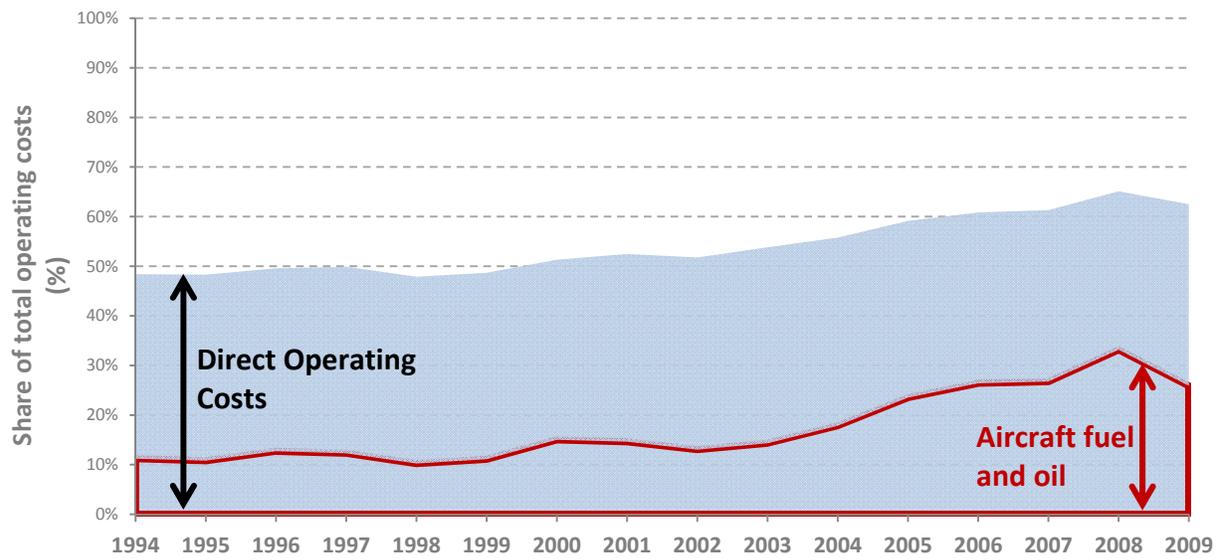
*World scheduled passenger traffic: history and forecasts*





## APPENDIX C

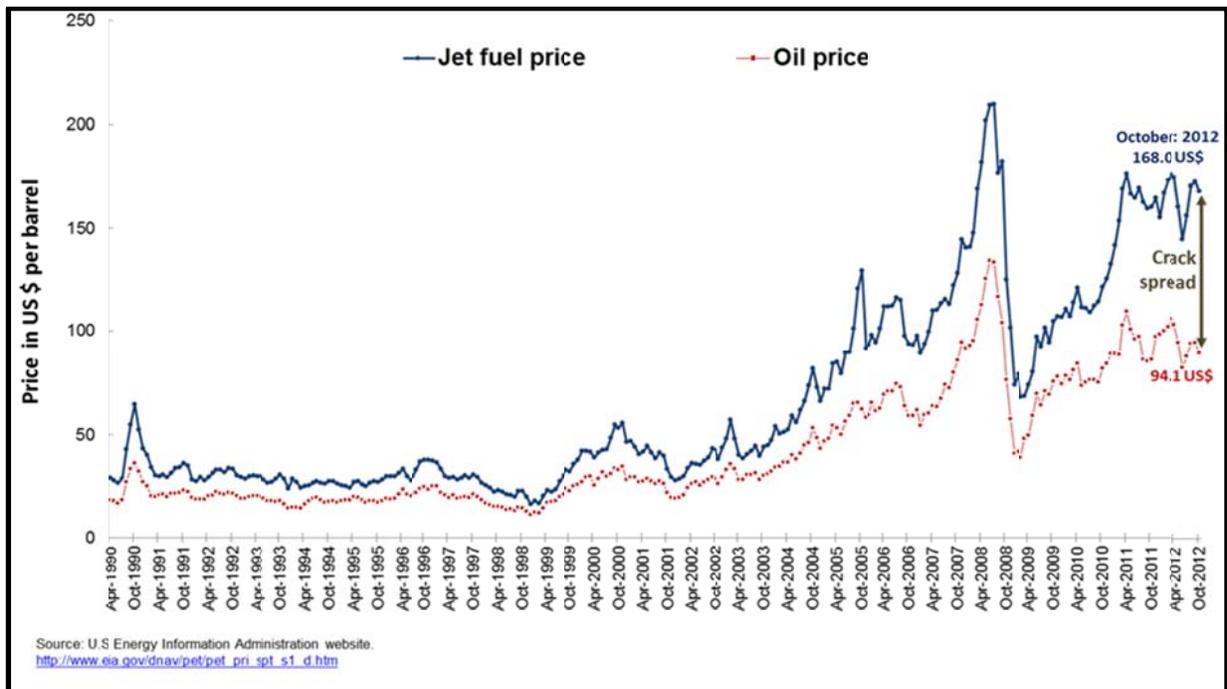
*Fuel and direct operating costs share of the total operating costs*





APPENDIX D

*Oil and fuel price instability (1990-2012)*



Source: U.S. Energy Information Administration website.

— END —