



COMMUNIQUÉ

No : 69

Scandaleux : les coûts d'infrastructures en hausse de 2,3 milliards \$ en pleine crise

4 octobre 2021 (Boston) – L'Association du transport aérien international (IATA) prévient que les augmentations des redevances prévues par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) vont freiner la reprise des voyages aériens et nuire à la connectivité internationale.

Les augmentations de redevances confirmées par les aéroports et les fournisseurs ANSP atteignent déjà 2,3 milliards \$. Les nouvelles augmentations pourraient décupler ce chiffre si les propositions déjà déposées par les aéroports et les fournisseurs ANSP sont acceptées.

« Une augmentation des redevances de 2,3 milliards \$ en pleine crise est scandaleuse. Nous voulons tous tourner la page sur la COVID-19. Mais faire assumer aux clients le fardeau financier apocalyptique de la crise, seulement parce que vous pouvez le faire, constitue une stratégie commerciale dont seul un monopole peut rêver. Au strict minimum, des réductions de coûts, et non des augmentations, devraient constituer les priorités pour chaque aéroport et fournisseur ANSP. C'est le cas chez leurs clients transporteurs », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

On trouve un bon exemple chez les fournisseurs européens de services de navigation aérienne. Collectivement, les fournisseurs ANSP des 29 États d'Eurocontrol, pour la plupart propriétés étatiques, envisagent de recouvrer près de 9,3 milliards \$ (8 milliards €) auprès des compagnies aériennes, pour compenser les recettes non encaissées en 2020/2021. Ils veulent ainsi récupérer les revenus et profits ratés lorsque les compagnies aériennes n'étaient pas en mesure de voler durant la pandémie. Plus encore, cela s'ajouterait à l'augmentation de 40 % prévue pour 2022.

Voici d'autres exemples :

- L'aéroport Heathrow veut augmenter les redevances de plus de 90 % en 2022.
- L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol demande une augmentation des redevances de plus de 40 % sur les trois prochaines années.
- Airports Company South Africa (ACSA) demande une augmentation des redevances de 38 % en 2022.
- NavCanada augmente ses frais de 30 % sur cinq ans.
- Le fournisseur ANSP éthiopien augmente ses redevances de 35 % en 2021.



« Aujourd'hui, je sonne l'alarme. Cela doit cesser pour que l'industrie ait une chance raisonnable de se rétablir. Les actionnaires des infrastructures, qu'ils soient gouvernementaux ou privés, ont profité de rendements stables avant la crise. Ils doivent maintenant jouer leur rôle dans la reprise. Il est inacceptable de profiter de vos clients durant les temps favorables et de les laisser tomber lorsque les temps sont durs. Cela a des incidences importantes. Le transport aérien est vital pour soutenir la reprise économique après la pandémie. Nous ne devons pas compromettre cette reprise en tolérant l'irresponsabilité et la cupidité de certains de nos partenaires qui ne sont pas intervenus sur les coûts ou n'ont pas demandé à leurs actionnaires de les soutenir », ajoute M. Walsh.

Certaines autorités de réglementation comprennent déjà le danger que représente le comportement des fournisseurs d'infrastructures. Les autorités en Inde et en Espagne se sont prononcées tour à tour sur les augmentations proposées par les aéroports. C'est un bon exemple à suivre. Et la Commission australienne de la concurrence et de la consommation¹ a prévenu dans un récent rapport que l'augmentation des redevances pour récupérer les profits perdus durant la pandémie va démontrer que les aéroports exploitent systématiquement leur pouvoir de marché, réduisant la capacité du secteur aérien vulnérable de se rétablir, tout cela aux dépens des consommateurs et de l'économie.

Les compagnies aériennes ont radicalement coupé leurs coûts dès le début de la pandémie, réduisant les frais d'exploitation de 35 % par rapport à avant la crise. À cela se sont ajoutés des emprunts commerciaux et des contributions des actionnaires. Les compagnies aériennes ont aussi demandé l'aide des gouvernements, majoritairement sous forme de prêts qu'il faudra rembourser. Sur les 243 milliards \$ rendus disponibles pour les compagnies aériennes, 81 milliards \$ ont servi à soutenir les salaires, tandis qu'environ 110 millions \$ constituaient un soutien remboursable. Par conséquent, les compagnies aériennes ont accumulé une énorme dette de plus de 650 milliards \$. Tout défaut de paiement pourrait entraîner la faillite et la perte de dizaines de milliers d'emplois.

L'IATA presse les aéroports et les fournisseurs ANSP de mettre en place des solutions pour contrer l'impact financier de la pandémie :

- Mise en place de mesures viables de contrôle des coûts
- Recours aux actionnaires
- Accès aux marchés des capitaux
- Recherche d'aide gouvernementale

- IATA -

¹ <https://www.accc.gov.au/media-release/covid-restrictions-bring-domestic-airline-industry-to-a-standstill>



Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
- [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)

Notes aux rédacteurs :

Détails des options qui s'offrent aux fournisseurs d'infrastructures :

- **Mise en place de mesures viables de contrôle des coûts** – Les aéroports et les fournisseurs ANSP s'inspirent des bonnes pratiques, en ajustant les infrastructures aux volumes réels de trafic, en améliorant l'efficacité des infrastructures existantes avant d'envisager de nouveaux investissements, et en prolongeant les mesures de réduction des coûts au-delà de 2021. Les coûts prévus pour 2022 chez plusieurs fournisseurs sont déjà près des niveaux d'avant la COVID-19 ou les dépassent, alors que le trafic est encore inférieur de 39 %.
- **Recours aux actionnaires** – Les aéroports et les fournisseurs ANSP jouissent d'un bon rendement du capital en temps « normal », ce qui justifie amplement que les actionnaires interviennent pour les soutenir durant la pandémie. À eux seuls, six des plus grands aéroports européens ont distribué des dividendes de 12 milliards \$ sur la période de cinq ans jusqu'en 2019. Ce seul montant excède la totalité des pertes de revenus subies par ces fournisseurs durant la pandémie.
- **Accès aux marchés des capitaux** – Les aéroports et les fournisseurs ANSP continuent d'être considérés comme des investissements sûrs et ils ont facilement accès aux facilités de crédit et aux marchés des capitaux, comme l'indiquent les récentes émissions d'obligations. La menace d'un déficit de financement systématique entraînant un effondrement de l'investissement ou l'incapacité de financer des investissements verts est inexistante.
- **Recherche d'aide gouvernementale** – Divers fournisseurs ont réussi à obtenir des fonds gouvernementaux pour soutenir leurs liquidités et leurs activités commerciales, alors qu'à l'inverse, certains autres ont publiquement exprimé leur opposition à l'aide gouvernementale (tout en planifiant des augmentations de redevances pour les compagnies aériennes et leurs passagers). Utiliser pleinement l'aide gouvernementale et les mécanismes de soutien à l'emploi devrait être une priorité pour tous les fournisseurs.