



# COMMUNIQUÉ

N° : 32

## **Assurer l'avenir de l'aviation – Réglementation intelligente, normes mondiales, infrastructures –**

**4 juin 2018 (Sydney)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a exhorté les gouvernements à faciliter la croissance de la connectivité mondiale en évitant les retours larvés à la réglementation, en maintenant l'intégrité des normes mondiales et en s'attaquant à la pénurie de capacité.

Cet appel est contenu dans le rapport du directeur général de l'IATA sur l'industrie du transport aérien, déposé à la 74<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de l'IATA (AGA) et au Sommet mondial du transport aérien.

« Quant à la mission centrale de l'aviation d'assurer une connectivité sécuritaire, sûre, accessible et durable, la situation de notre industrie est forte et elle se renforce encore. Et avec des niveaux « normaux » de rentabilité, nous répandons encore davantage les bienfaits de l'aviation. Mais il y a des problèmes. Une réglementation plus intelligente doit s'opposer à la tendance vers le retour larvé de la réglementation. Les normes mondiales doivent être maintenues par les États qui les ont adoptées. Et nous devons trouver des solutions efficaces à la crise latente de capacité », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

### **Re-réglementation**

La déréglementation de l'industrie du transport aérien entreprise en 1978 aux États-Unis a donné le coup d'envoi à des changements qui allaient permettre de répandre les bienfaits du transport aérien. La concurrence a entraîné une chute des prix de la connectivité aérienne, rendant le transport par avion beaucoup plus accessible. En 1978, une personne volait en moyenne tous les 6,6 ans. De nos jours, la moyenne se rapproche plutôt d'un écart d'une à deux années entre les voyages aériens.

Toutefois, une tendance larvée vers la re-réglementation compromet les gains obtenus par la déréglementation. Faisant référence à des initiatives de réglementation en différents endroits du monde, M. de Juniac a fait remarquer que les réglementations vont maintenant jusqu'à tenter de dicter les indemnités aux passagers, l'attribution des sièges, les options de billet qu'on peut offrir aux consommateurs et les prix exigés pour différents services facultatifs.

« La réglementation doit créer une valeur ajoutée. En évaluant cet aspect, les autorités de réglementation doivent reconnaître le pouvoir de la concurrence et des médias sociaux pour la sauvegarde des intérêts des consommateurs. Les gouvernements ne doivent pas créer des

distorsions de marché en imposant des réglementations qui présument de ce que les consommateurs désirent réellement », affirme M. de Juniac.

Voilà l'esprit de la « réglementation intelligente » de l'IATA, une campagne qui demande aux gouvernements de se conformer aux normes mondiales, en tenant compte de l'apport de l'industrie et en analysant les coûts de la réglementation en regard des avantages. M. de Juniac a fait remarquer qu'un des plus intéressants développements réglementaires actuels réside dans la révision complète de la réglementation commerciale des États-Unis dans le but de conserver uniquement les règlements dont les avantages surpassent les coûts assumés par les voyageurs et l'industrie.

## **Normes mondiales**

M. de Juniac a plaidé pour une vigoureuse défense des normes mondiales qui ont guidé le développement sûr et efficient de l'aviation. « Nous devons mettre les gouvernements au travail. Il est inacceptable que les normes mondiales soient ignorées par les gouvernements qui les ont eux-mêmes créées », a soutenu M. de Juniac.

Il a cité plusieurs exemples :

- L'Inde impose des taxes sur les billets internationaux, ce qui va à l'encontre des résolutions de l'OACI.
- Les États planifient de nouvelles taxes environnementales au moment même où le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) négocié par l'OACI est sur le point d'entrer en vigueur, pour constituer la mesure fondée sur le marché pour la gestion des émissions.
- Près de deux décennies après son adoption, la Convention de Montréal de 1999 n'est pas ratifiée universellement. Ses importantes mesures de modernisation ne s'appliquent que dans 130 États.
- Il n'y a pas de conformité à 100 % à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, qui exige des enquêtes complètes sur les accidents. Pour environ 1000 accidents survenus au cours de la dernière décennie, seulement 300 enquêtes ont été complétées, accompagnées de rapports publics.
- L'Annexe 17 de la Convention de Chicago établit des exigences de sûreté de base. Pourtant, les audits de l'OACI révèlent que seulement 28 % des États satisfont ces exigences. De plus, 37 % des États n'arrivent pas à résoudre les problèmes de sûreté soulevés.

## **Infrastructures**

L'IATA a pressé les gouvernements de trouver des solutions durables permettant la mise en place des infrastructures nécessaires pour répondre à la demande croissante de connectivité.

« Nous vivons une crise sur le plan de la capacité. Et nous ne voyons pas les investissements nécessaires dans les infrastructures aéroportuaires qui permettraient de régler le problème. Les gouvernements s'efforcent de bâtir rapidement. Mais avec le manque de ressources financières, plusieurs cherchent des solutions auprès du secteur privé. Nous avons besoin de plus de capacités aéroportuaires. Mais il faut être prudent. Il est erroné de croire que la privatisation offre une solution magique », selon M. de Juniac.

La privatisation des infrastructures aéroportuaires n'a pas répondu aux attentes des compagnies aériennes. « Comme clients-utilisateurs de plusieurs aéroports appartenant à des intérêts privés, les compagnies aériennes ont accumulé beaucoup trop d'expériences amères. Les voyageurs aussi prennent conscience du problème. Selon Skytrax, cinq des six aéroports préférés des voyageurs sont de propriété publique. Motivés par la frustration de nos membres, nous avons réalisé nos propres analyses comparatives. Les aéroports privatisés sont nettement plus onéreux. Mais il y a très peu de différence en termes d'efficience ou de niveau d'investissement comparativement aux aéroports appartenant au secteur public », selon M. de Juniac.

Les résultats des privatisations d'aéroports sont à l'opposé de ceux obtenus par les privatisations de compagnies aériennes, qui ont amené une baisse radicale des coûts des voyages. Les compagnies aériennes n'acceptent pas que les privatisations aéroportuaires entraînent nécessairement des coûts plus élevés. Ni les consommateurs ni les électeurs ne l'acceptent. M. de Juniac s'interroge. « Comment serait-il légitime en regard des politiques publiques de rendre les infrastructures de transport plus onéreuses, c'est-à-dire moins concurrentielles ? ».

Même si les recherches de l'IATA n'ont pas permis de trouver une solution universelle pour garantir des infrastructures aéroportuaires suffisantes, adaptées et abordables, elles ont fait ressortir dans différents modes de corporatisation des expériences positives pour les consommateurs et les compagnies aériennes.

La 74<sup>e</sup> Assemblée générale de l'IATA va se pencher sur une résolution sur la privatisation des infrastructures aéroportuaires qui demandera aux gouvernements de :

- mettre l'accent sur les avantages économiques et sociaux à long terme que procurent des aéroports efficaces, parmi les infrastructures essentielles du pays;
- tirer des leçons des expériences positives en matière de corporatisation, de nouveaux modèles financiers et de solutions différentes pour la participation du secteur privé;
- prendre des décisions éclairées sur la propriété et les modèles d'exploitation pour mieux protéger les intérêts des consommateurs; et
- garantir les bienfaits d'infrastructures aéroportuaires concurrentielles au moyen de réglementations sévères.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives (Sydney)

Tél. : +61292157380

Courriel : corpcomms@iata.org

#### **Notes aux rédacteurs :**

- La 74<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de l'IATA et le Sommet mondial du transport aérien réunissent quelque 1000 délégués et des représentants des médias à Sydney, en Australie, du 3 au 5 juin. Visitez la [salle de presse de l'AGA](#) pour connaître les derniers développements et obtenir du contenu multimédia, et suivez les discussions de l'AGA sur les médias sociaux avec le mot-clic [#IATAAGM](#).
- 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/iata2press> spécialement conçue pour les médias.