



COMMUNIQUÉ

N° : 24

Maximiser les avantages économiques de l'aviation **– L'IATA propose un nouveau plan de partenariat avec les gouvernements –**

11 juin 2012 (Beijing) – L'Association du transport aérien international (IATA) demande aux gouvernements de renforcer leur partenariat en vue de maximiser les avantages économiques et sociaux de l'aviation.

« Le passeport pour la croissance de notre industrie provient de la collaboration avec les gouvernements pour accroître encore plus la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport aérien. Il nous faut maintenant un plan d'action pour la mise en place de régimes fiscaux qui ne tueront pas la croissance, de réglementations qui faciliteront la croissance et d'infrastructures pouvant efficacement favoriser la croissance. Un tel programme permettra de jouir des avantages économiques substantiels – emplois et croissance – que procure la connectivité mondiale », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA lors de l'ouverture de la 68^e Assemblée générale annuelle de l'IATA et du Sommet mondial du transport aérien.

L'aviation est un moteur essentiel de croissance économique, de création d'emplois et de prospérité :

- En 2011, l'aviation a transporté en toute sécurité quelque 2,8 milliards de passagers et 48 millions de tonnes de marchandises. Les marchandises transportées par avion sont évaluées à 5,3 billions \$, ce qui représente 35 % de la valeur de toutes les marchandises échangées à l'international. Une récente étude d'Oxford Economics confirme que la contribution de l'aviation à l'économie mondiale soutient 57 millions d'emplois et une activité économique de 2,2 billions \$.
- Oxford Economics prévoit que l'aviation aura une croissance annuelle d'environ 5 % d'ici 2030. Cela porterait le nombre de passagers à 5,9 milliards et ferait tripler les envois de fret qui atteindraient 150 millions de tonnes. Cette connectivité contribuerait au maintien de 82 millions d'emplois et d'un PIB mondial de 6,9 billions \$.
- Si la croissance était réduite d'un seul point de pourcentage, l'économie mondiale sacrifierait 14 millions d'emplois et 1 billion \$ de PIB provenant de la contribution de l'aviation.

« Les avantages de l'aviation ne sont pas garantis. On prévoit que l'aviation aura une croissance de 5 % par année d'ici 2030. Si cette croissance est freinée, ne serait-ce que d'un point de pourcentage, l'économie mondiale perdra un billion de dollars et 14 millions d'emplois. Les économies modernes ne peuvent prospérer et créer des emplois si elles n'ont pas accès aux occasions d'affaires mondiales au moyen de l'aviation. Les gouvernements doivent libérer le pouvoir de l'aviation de créer des emplois et de la croissance. Et pour procurer des avantages économiques, les compagnies aériennes doivent être des entreprises prospères, c'est-à-dire maintenir les revenus supérieurs aux coûts et verser des dividendes aux actionnaires », selon M. Tyler.

M. Tyler a donné des détails sur le plan d'action en matière de fiscalité, de réglementation et d'infrastructures :

Fiscalité : « Taxer l'aviation de façon excessive est un non-sens. Les taxes freinent la croissance, ce qui se répercute sur les emplois et l'économie en général. En gros, rendre la connectivité plus onéreuse détruit des emplois et ralentit la croissance économique. Le Royaume-Uni a dû en convenir, lorsque la récente augmentation de sa taxe sur le transport de passagers aériens (APD) de 2,6 milliards £ a menacé les liaisons long-courriers directes vers l'Irlande du Nord. Comme les investissements entrants et les emplois étaient en jeu, le gouvernement a réduit l'APD internationale pour l'Irlande du Nord. Malheureusement, le gouvernement a augmenté sa taxe destructrice d'emplois partout ailleurs au Royaume-Uni plutôt que de l'abolir complètement », a expliqué M. Tyler.

M. Tyler a aussi mentionné l'impact positif des régimes à faible taux d'imposition. « Hong Kong, Singapour et les Émirats arabes unis ont bâti leurs économies autour de la connectivité. Cela crée un cercle vertueux. Ce sont d'excellents marchés pour les compagnies aériennes. Les affaires prospèrent grâce à la connectivité. Et les gouvernements récoltent les bénéfices sous forme de création d'emplois et d'accroissement de l'assiette fiscale. L'aviation devrait être considérée par les gouvernements comme une source de revenus, mais pas comme une vache à lait. L'aviation est un outil puissant. En l'utilisant de façon judicieuse, on en retire des avantages pour l'ensemble de l'économie », soutient M. Tyler.

Réglementation : « Une réglementation sensée est une bonne chose si elle augmente la sécurité et favorise la concurrence. Mais trop souvent, même avec les meilleures intentions, une nouvelle réglementation peut avoir des effets non désirés et des conséquences dommageables », explique M. Tyler. Il a mentionné les lois punitives sur les droits des passagers aux États-Unis et en Europe comme exemples de réglementations malavisées.

- Le règlement 261 de l'Union européenne oblige les compagnies aériennes à dédommager les passagers pour la décision hâtive et inutile prise par les gouvernements de fermer l'espace aérien européen lors de l'éruption volcanique survenue en Islande en 2010.
- Les États-Unis ont décidé d'imposer de lourdes amendes pour les délais prolongés sur les aires de trafic. Pour éviter des amendes, on a augmenté le nombre d'annulations de vols.

« Faire payer les compagnies aériennes pour les erreurs des gouvernements et inciter les transporteurs aériens à annuler des vols sont des conséquences non prévues des lois punitives mal pensées sur les droits des passagers, de part et d'autre de l'Atlantique. Les transporteurs aériens ne souhaitent pas les délais. Et les amendes ne s'attaquent pas aux causes profondes. Les forces du marché que sont le choix et la concurrence donnent du pouvoir aux passagers et demeurent le meilleur moyen d'améliorer le niveau de service, pourvu que les gouvernements fassent leur part », selon M. Tyler.

« Dans leurs activités de réglementation, les gouvernements devraient consulter l'industrie, évaluer les coûts et les avantages, et exploiter la puissance de l'aviation pour créer des emplois et de la croissance ».

M. Tyler a également soutenu une plus rigoureuse réglementation économique des fournisseurs d'infrastructures. Récemment, l'organisme de réglementation d'Afrique du Sud a permis une augmentation des redevances aéroportuaires à hauteur de 161 %, et une augmentation de 70 % des frais de navigation aérienne. De même, l'autorité réglementaire de l'Inde a permis une augmentation de 346 % des redevances à Delhi. « Ces deux autorités de réglementation ont suivi les lignes directrices, mais ont négligé l'intérêt public. Nous devons collaborer avec les gouvernements pour élaborer des réglementations qui soutiennent l'emploi et la croissance économique en maintenant le coût de la connectivité à un niveau raisonnable. »

Infrastructures : « Quand les gouvernements se concentrent sur les emplois et la croissance, l'urgence de répondre à la demande croissante de connectivité devient évidente. Vous ne pouvez pas libérer le pouvoir de l'industrie de créer des avantages économiques si cette industrie n'a pas la capacité de croître », selon M. Tyler.

M. Tyler a blâmé les gouvernements d'Europe qui n'ont pas réussi à mettre en place le Ciel unique européen (SES). « Le Ciel unique européen est destiné à réduire de moitié les coûts et à augmenter de 70 % la capacité d'ici 2020. Ce sont des objectifs importants pour l'économie européenne. Mais les États trébuchent au premier obstacle. Ils ont dilué le modeste objectif initial d'efficacité de 4,5 % proposé par la Commission européenne pour le réduire à 3,5 %. Et la dernière évaluation du comité d'examen des performances est déprimante. La plupart des États n'atteindront même pas les cibles peu ambitieuses qu'elles ont acceptées. Résultat : les compagnies aériennes feront face à des coûts supplémentaires de 189 millions d'euros en 2014. »

« Le Ciel unique européen a le soutien ferme de la Commission européenne, du Parlement européen et du vice-président Siim Kallas. Ces derniers ont le soutien plein et entier de l'industrie en vue d'instaurer une approche descendante. Cela devrait comporter des conséquences graves pour les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui n'atteignent pas leurs cibles », estime M. Tyler.

M. Tyler a aussi souligné la nécessité pour les gouvernements de répondre aux demandes de connectivité par de nouvelles capacités aéroportuaires. « Quelques kilomètres de piste et une aérogare efficace peuvent rapprocher les économies locales des marchés mondiaux. Certains gouvernements comprennent cette réalité et constatent les avantages de privilégier les investissements aéroportuaires. Mais il y a aussi une longue liste de pays qui ne profitent pas

pleinement du potentiel économique de l'aviation. Le Royaume-Uni n'augmente pas la capacité des pistes d'Heathrow. L'Allemagne a banni les vols de nuit à Francfort. L'Australie a besoin d'un plan à long terme pour répondre aux besoins en capacité de Sydney. Et l'Inde n'a pas rassemblé suffisamment de volonté politique pour construire un nouvel aéroport pour sa capitale financière, Mumbai. Et ce n'est que le début d'une longue liste », selon M. Tyler.

L'AGA de l'IATA et le Sommet mondial du transport aérien ont lieu à Beijing, en Chine. Plus de 750 dirigeants de l'industrie y prennent part.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Centre des médias de l'AGA, tél. : +86 10 650 0879

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur notre compte Twitter (<http://twitter.com/iata2press>) spécialement destiné aux médias.
- L'AGA de l'IATA et le Sommet mondial du transport aérien ont lieu à Beijing, en Chine du 10-12 juin.
- Plus de 750 dirigeants de l'industrie et 350 media de l'industrie y prennent part.