



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

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

2.1 : Accès aux marchés

LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

(Note présentée par la Turquie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les considérations de la Turquie concernant la libéralisation de l'accès aux marchés ; elle suggère que la Conférence examine cette question en vue de faire de nouvelles avancées dans la libéralisation de l'accès aux marchés et qu'elle examine aussi les avantages et les inconvénients de la libéralisation.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir des recommandations présentées au paragraphe 3.

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

1. ARRIÈRE-PLAN ET POURQUOI LIBÉRALISER

1.1 L'aviation civile est un des modèles d'activité qui exigent une approche globale, car elle transcende les frontières nationales. De plus, la sécurité, la sûreté et les questions environnementales sont des préoccupations communes à toutes les nations qui participent aux activités d'aviation civile.

1.2 L'OACI compte 191 États membres. Certains de ces pays ont plus de puissance économique et ont une industrie de l'aviation civile forte, mais tel n'est pas le cas de la plupart d'entre eux. De nos jours, l'industrie de l'aviation civile est l'un des atouts stratégiques d'une nation et elle contribue au développement national. Elle comprend le transport aérien/les compagnies aériennes, les activités de maintenance, réparation et révision (MRO), les organismes de formation au vol et autres établissements de formation, les aéroports et aérogares, les services au sol, les entreprises de restauration, les installations de fret, etc. Cependant, la principale préoccupation est toujours l'élément humain, c.-à-d. les clients et le personnel, les possibilités d'emploi et les investissements.

1.3 Les règles relatives à la sécurité, à la sûreté et aux opérations sont généralement mondiales ; presque tous les États observent les règles de l'OACI et des règlements nationaux. Dans les questions commerciales, certains pays ont des règlements restrictifs à l'égard de cette industrie, tandis que d'autres ont une approche plus libérale. La plupart des pays ont des compagnies aériennes et des installations connexes qui appartiennent généralement au secteur public.

1.4 En général, la libéralisation de l'accès aux marchés dans le transport aérien peut générer de nouvelles opportunités économiques pour l'industrie et stimuler une concurrence pour la fourniture de biens et services – ce qui peut apporter des emplois et de la croissance, avec pour résultat, en définitive, des avantages en matière de coûts et de qualité pour les consommateurs. En ayant cela à l'esprit, et sous réserve de mesures qui aideront à assurer une concurrence ouverte et équitable, la Turquie, en qualité de membre de l'OACI, de la CEAC et d'autres organisations internationales, et en processus d'adhésion à l'Union européenne, est favorable à une libéralisation continue, étape par étape, du transport aérien international, libéralisation qu'elle encourage l'OACI à promouvoir, en prenant en considération les inconvénients évoqués dans la présente note.

1.5 La Turquie a une bonne expérience en matière de libéralisation étape par étape (SBSLA). Pendant de nombreuses années, il n'y a eu en Turquie qu'une compagnie aérienne nationale et la clientèle n'avait d'autre choix que les lignes aériennes existantes. Cela n'était pas bon car le client, qui est en fait un acteur clé, n'obtenait pas ce pour quoi il payait. Ces dix dernières années, cependant, comme première étape, le marché interne a été ouvert à la concurrence pour toutes les lignes aériennes intérieures. Comme deuxième étape, la compagnie aérienne nationale a été privatisée. Les résultats sont remarquables. Le nombre de passagers a triplé, les tarifs aériens ont baissé, de plus en plus d'entreprises ont été créées, et les passagers ont été satisfaits. Comme troisième étape, les vols internationaux ont été ouverts à la concurrence pour tous les transporteurs intérieurs. Comme quatrième étape, des droits de trafic supplémentaires ont été ouverts pour les transporteurs internationaux. La Turquie adopte aussi des accords bilatéraux (ASA) plus libéraux avec d'autres pays. Parallèlement, la Turquie accroît sa coopération et apporte son assistance aux États qui en ont besoin pour créer la capacité nécessaire en aviation civile, de telle sorte qu'une aviation civile plus fiable et soutenable soit possible. Dans ce contexte, la Turquie apporte de la formation, organise des conférences et aide à créer de la capacité pour des États qui en ont besoin. La prochaine étape sera une libéralisation régionale et/ou multirégionale, qui pourrait être réalisée au cas par cas et avec le consentement de toutes les parties prenantes.

2. PERSPECTIVE DE LA TURQUIE

2.1 La Turquie est convaincue des avantages d'une libéralisation progressive de l'accès au marché. Elle est aussi d'accord avec les notes CEAC/UE intitulées : « Principes de base d'une concurrence équitable », « Performance des services de navigation aérienne », « Faits nouveaux en matière de réglementation de l'industrie dans l'UE et la CEAC », « Attribution de créneaux », et « Principes de base en matière de protection des consommateurs ». Nous avons par contre certaines différences de vues sur les notes : « Propriété et contrôle des transporteurs aériens » et « Libéralisation de l'accès au marché ». La libéralisation de l'accès au marché est une des questions les plus complexes, car elle fait intervenir la concurrence loyale, l'attribution de créneaux, la protection des consommateurs et d'autres concepts similaires.

2.2 Bien qu'elle aide à créer des transporteurs forts et à les rendre plus durables, la libéralisation risque toujours de créer des monopoles et d'affaiblir les petits transporteurs. Tout en aidant à créer des transporteurs aériens forts et à les rendre plus durables, il se peut qu'elle ne contribue pas au développement durable des industries de l'aviation civile des États, ce qui est plus important. Des marchés occupés par des transporteurs forts pourraient ne pas offrir de services pour les routes qui ne sont pas rentables, et qu'advient-il alors des besoins de services publics ?

2.3 La Turquie voudrait aussi que le principe de propriété et contrôle (O&C) des transporteurs aériens soit maintenu dans les accords concernant l'accès aux marchés : il pourrait cependant y avoir des possibilités de renoncer à ce principe et/ou de le rétablir progressivement au cas par cas. Ceci devrait être laissé aux parties prenantes.

2.4 La Turquie est favorable à ce que les questions mentionnées ci-dessous soient considérées parallèlement à la libéralisation du processus d'accès au marché, afin d'apporter des avantages à toutes les parties prenantes :

- a) la libéralisation de l'accès aux marchés devrait être envisagée ensemble avec des opportunités d'activités libéralisées intéressant le personnel de l'aviation ;
- b) en réaffirmant le rôle important d'un développement continu et durable de l'aviation mondiale, les marchés développés devraient reconnaître les besoins des marchés en développement, comme indiqué ci-dessous :
 - 1) des connaissances techniques devraient être transférées aux États en développement ;
 - 2) il devrait y avoir aussi promotion des investissements dans le secteur du transport aérien des États en développement ;
 - 3) il est important de soutenir le développement des capacités techniques et des opportunités d'investissements, de formation et de maintenance des États en développement dans le domaine de l'aviation civile sans compromettre leur développement national ;
 - 4) un transport aérien durable n'est possible que s'il est réparti globalement et équitablement dans le monde entier.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à demander à l'OACI d'examiner l'approche de la libéralisation étape par étape présentée par la Turquie afin d'assurer un fonctionnement harmonieux et équilibré de l'accès aux marchés pour toutes les parties prenantes ;
- b) à demander à l'OACI d'adopter des principes de libéralisation progressive de l'accès aux marchés ;

- c) à demander à l'OACI de prendre des précautions pour éviter que des transporteurs aériens aient un monopole ;
- d) à demander à l'OACI de développer des pratiques de développement durable du transport aérien, tout en envisageant une capacité de l'aviation civile soutenable et globalement répartie dans le monde entier ;
- e) à demander à l'OACI d'encourager les pays développés à apprécier les besoins des autres marchés encore en développement ;
- f) à évaluer la question de la libéralisation et de l'accès aux marchés dans le cadre des responsabilités supplémentaires du côté développé.

— FIN —