



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

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

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

**FAITS NOUVEAUX DANS L'INDUSTRIE ET EN RÉGLEMENTATION  
AU SEIN DE L'UE ET DE LA CEAC**

[Note présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres<sup>1</sup> et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> (CEAC)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail donne un aperçu des principaux faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation au sein des États membres de l'UE et de la CEAC, depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de 2003, centrée sur les domaines de la réglementation économique du transport aérien. Elle mentionne par ailleurs les principales priorités de l'UE-CEAC pour cette Conférence.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à convenir des recommandations présentées au paragraphe 4.

<b>Références :</b>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> .
---------------------	--

**1. FAITS NOUVEAUX DANS L'INDUSTRIE**

1.1 Entre 2004 et 2011, le trafic aérien de passagers dans l'Union européenne (UE) a enregistré une croissance annuelle moyenne de 3,4% en termes de nombre de passagers transportés. Durant cette période, la récession économique a induit, dans l'industrie, une croissance annuelle moyenne négative de -0,7 pour cent entre 2008 et 2010, qui contraste avec le taux de croissance annuel moyen de 6 pour cent des quatre années précédentes. Le trafic de fret dans l'UE a augmenté légèrement plus vite que le trafic de passagers, atteignant un taux de croissance annuel moyen de 3,5 pour cent entre 2004 et 2011.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine

1.2 Depuis 2004, la croissance annuelle moyenne du nombre de liaisons a atteint 4,7 pour cent (passant de 2 852 à 4 119) en été, contre 2,6 pour cent (de 2 172 à 2 658) en hiver. Les transporteurs aériens sont confrontés à une plus forte concurrence particulièrement en été, un plus grand choix étant offert aux passagers. Entre 2004 et 2012, les liaisons assurées par plus de 2 transporteurs ont augmenté de 40 pour cent pour la saison d'été, contre moins de 30 pour cent pour la saison d'hiver.

1.3 Ces vingt dernières années, la libéralisation du marché du transport aérien a aussi entraîné une consolidation transfrontalière au sein du secteur des transporteurs aériens de l'UE/CEAC, auparavant organisé sur une base nationale. Cette consolidation a mené à une réduction du nombre de « compagnies aériennes historiques » via des fusions de certaines et la faillite d'autres. Après le pic de 2003, le nombre de transporteurs aériens offrant des services réguliers de passagers a baissé de 224 (2004) à 189 (2012) dans les États membres de la CEAC. Cette tendance va probablement se poursuivre dans les prochaines années. Toutefois, le secteur des compagnies aériennes de l'UE reste fort fragmenté, comptant une dizaine de grands transporteurs historiques, de nombreux transporteurs régionaux indépendants et beaucoup de transporteurs à faibles coûts ou à semi-faibles coûts.

1.4 Les transporteurs aériens se font aussi concurrence au niveau des modèles de gestion : les transporteurs à faibles coûts avaient pris 45 pour cent du marché intra-UE en 2012, contre 20 pour cent en 2004. Leur développement a intensifié la compétition intra-UE et a amené des « compagnies historiques » à mettre en œuvre de grandes initiatives de réduction des coûts et à créer leurs propres filiales à faibles coûts opérant des lignes court-courriers. Les services long-courriers sont aussi de plus en plus compétitifs sur certains marchés. En réaction, la consolidation s'est poursuivie et les transporteurs aériens rejoignent des alliances ou concluent d'autres accords de coopération avec des partenaires d'autres régions, afin de réaliser des synergies similaires à celles qui naîtraient d'une fusion.

## 2. PRINCIPAUX FAITS NOUVEAUX EN RÉGLEMENTATION

2.1 **Marché intérieur.** En 2008, l'UE a fusionné, actualisé et clarifié, selon les besoins, les trois règlements de 1992 qui constituaient le « Troisième paquet aérien », à savoir les mesures législatives qui instituaient le marché intérieur du transport aérien de l'UE. Quelques nouveaux éléments, concernant notamment la transparence des prix et les droits de partage de codes, ont été ajoutés, tandis que l'exigence de faculté d'initiative en matière de prix<sup>3</sup>, entre autres, a été supprimée. Le nouveau règlement 1008/2008 continue à servir de base solide pour un marché du transport aérien totalement ouvert et intégré.

2.2 **Redevances d'aéroport.** En 2009, l'UE a adopté la directive sur les redevances aéroportuaires<sup>4</sup>, qui vise principalement à introduire plus de transparence dans le calcul des redevances aéroportuaires et à garantir que ces redevances soient appliquées de façon non discriminatoire. Cette directive s'appuie sur les politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroports consacrées dans le Doc 9082 (*Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*) et s'applique à tout aéroport de l'Union européenne dont le trafic dépasse 5 millions de mouvements de passagers par an, ainsi qu'au plus grand aéroport d'un État membre n'ayant pas d'aéroport qui satisfasse à ce critère.

2.3 La mise en œuvre de cette directive par les États membres de l'UE contribue aussi à améliorer la planification et la livraison de nouvelles infrastructures, la prévisibilité tant pour les aéroports que pour les transporteurs et, en général, l'efficacité et l'utilisation rationnelle des ressources aéroportuaires.

<sup>3</sup> c.-à-d. que seuls les transporteurs aériens de l'UE étaient en droit d'introduire de nouveaux produits ou des tarifs inférieurs sur des liaisons aériennes intra-européennes.

<sup>4</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

2.4 **Bruit des aéroports.** Alors que les gens veulent voyager plus souvent et que les économies se mondialisent toujours plus, l'impact du bruit lié au trafic aérien génère des préoccupations croissantes dans le grand public. Les États membres de l'UE et de la CEAC prennent des mesures pour protéger les citoyens contre du bruit excessif et continuent à promouvoir une « croissance durable du trafic aérien », conformément à l'approche équilibrée de l'OACI.

2.5 **Économie des services de navigation aérienne.** L'UE a abordé l'économie des services de navigation aérienne dans le contexte du Ciel unique européen, en suivant l'approche de porte à porte et en élaborant les concepts futurs de l'aviation. L'économie des services de navigation aérienne concerne la prestation et la tarification de ces services, ainsi que les investissements dans les infrastructures de gestion du trafic aérien. Les aspects économiques sont réglementés conformément aux principes de l'OACI. De plus amples informations sur ce point sont présentées dans une note de travail distincte (ATConf/6-WP/52).

2.6 **Protection des consommateurs.** L'évolution des droits des passagers aériens depuis 2003 a constitué un élément clé pour compenser l'impact qu'a eu un marché intérieur du transport aérien totalement libéralisé sur les passagers, en donnant à ceux-ci confiance dans le droit de voyager et en soutenant la croissance durable de ce marché.

2.7 Le large spectre de droits introduits durant cette période (meilleur accès aux voyages aériens pour les passagers handicapés ou à mobilité réduite, meilleure transparence des prix des billets payés par les passagers et assistance dans des situations de refus d'embarquement ou d'annulation imprévue du vol ou de long retard) a fondamentalement modifié la relation entre les passagers et le secteur du transport aérien. Même si nous reconnaissons que ces mesures ont un coût pour les transporteurs aériens, l'instauration d'une relation plus égale entre les parties a favorisé une amélioration des services offerts et un élargissement du choix pour le consommateur. Une meilleure coopération entre compagnies aériennes, aéroports et prestataires de services d'assistance en escale pour la fourniture des services concernés a, en partie, mené à des améliorations substantielles de l'efficacité de l'industrie et de l'utilisation et de l'affectation de ressources limitées.

2.8 Les recommandations de l'UE/CEAC concernant les droits des consommateurs sont incluses dans une note de travail (ATConf/6-WP/55).

2.9 **Concurrence et aides d'État.** Les règles de l'UE régissant la concurrence et les aides d'État ont été appliquées pour garantir l'existence d'un terrain de jeu égal pour les opérateurs dans un environnement libéralisé, et le marché n'a subi aucune distorsion. Les faits nouveaux en matière de politiques européennes relatives à la concurrence et aux aides d'État sont présentés dans une note de travail distincte (ATConf/6-WP/51).

2.10 **Accords de transport aérien.** Le marché du transport aérien de l'UE a servi de base à la poursuite de l'intégration à un niveau paneuropéen plus large. L'« Espace aérien commun », en cours d'installation via des accords aéronautiques globaux entre l'UE et ses voisins<sup>5</sup>, repose sur les mêmes principes de marchés ouverts, d'harmonisation des réglementations et d'application de règles de concurrence compatibles pour assurer une concurrence loyale. Le Maroc et les Balkans occidentaux constituent de bons exemples des effets positifs de la libéralisation de l'accès aux marchés. Depuis l'entrée en vigueur des Accords sur un espace aérien commun en 2005, le trafic de passagers entre les États membres de l'UE et le Maroc a doublé et la croissance annuelle moyenne du nombre de passagers s'est élevée à 11,2 pour cent entre 2006 et 2011 ; le trafic de passagers entre les États membres de l'UE et

<sup>5</sup> Des accords sur l'« Espace aérien commun » ont été négociés entre l'UE et les partenaires suivants : Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Israël, Jordanie, Kosovo en vertu de la résolution 1244 du Conseil de Sécurité de l'ONU, ex-République yougoslave de Macédoine, Maroc, République de Moldova, Monténégro et Serbie.

les partenaires de l'EACE dans les Balkans occidentaux a connu une croissance similaire, atteignant, pour la même période, un taux annuel moyen de 7,7 pour cent en termes de nombres de passagers.

2.11 De plus, l'UE a négocié des accords globaux concernant l'aviation avec d'autres partenaires aéronautiques clés au-delà des frontières de l'Europe. Les accords avec les É.-U. et le Canada, respectivement, prévoient une ouverture des marchés, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et une convergence des réglementations.

2.12 Enfin, l'alignement sur le droit de l'UE (« désignation de l'UE ») a été convenu pour près de 1 000 accords bilatéraux de services aériens (ASA) entre les États membres de l'UE et 117 pays partenaires. Il instaure une certitude juridique et contribue à assouplir les clauses restrictives de désignation dans les ASA.

### **3. PRIORITÉS DE L'UE ET DE LA CEAC**

3.1 La sixième Conférence mondiale de transport aérien offrira une bonne opportunité d'étudier et de promouvoir l'évolution future de la réglementation économique du transport aérien international. Les États membres de l'UE et de la CEAC considèrent les points suivants comme leurs priorités pour cette Conférence :

- a) sous réserve de mesures qui contribuent à assurer une concurrence ouverte et loyale, nous privilégions la libéralisation en cours du transport aérien international et demandons à l'OACI de la promouvoir activement ;
- b) nous attendons de l'OACI qu'elle élabore les principes de base d'une concurrence ouverte et loyale et des instruments pour contribuer à garantir sa concrétisation (y compris en encourageant et soutenant activement tous les États membres de l'OACI à adopter des lois sur la concurrence qui soient applicables au transport aérien international et des règles claires, transparentes et exécutoires concernant les aides d'État) ;
- c) nous encourageons aussi l'OACI à promouvoir la libéralisation bilatérale, intra-régionale ou inter-régionale de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes sur une base réciproque, graduelle et durable (tout en garantissant le maintien d'un contrôle réglementaire efficace). Cela contribuerait de façon significative à la « normalisation » de l'industrie aéronautique et permettrait de faciliter, par exemple, la poursuite de la consolidation ;
- d) nous prions instamment l'OACI d'élaborer un ensemble de principes minimums clés, nécessaires pour protéger les passagers aériens (par exemple, concernant les informations fournies aux passagers depuis la réservation jusqu'à l'arrivée, la transparence des prix, le refus d'embarquement, l'annulation impromptue, de longs retards et l'aide aux passagers à mobilité réduite). Bien entendu, un ensemble de principes minimums clés acceptés par tous n'empêcherait pas certains pays ou blocs de pays d'imposer des normes supérieures.

4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 La Conférence est invitée à prendre note :

- a) des faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation dans les États membres de l'UE et de la CEAC, tels qu'exposés dans la présente note ;
- b) des priorités des États membres de l'UE et de la CEAC pour cette Conférence.

— FIN —