



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

NÉCESSITÉ D'UN OUTIL OU D'UNE MÉTHODE PROPICE À UNE LIBÉRALISATION ÉQUITABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de 9 États membres² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail souligne la nécessité pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de mettre au point des outils et méthodes qui fassent en sorte que la libéralisation du transport aérien, tout en cherchant à assurer l'égalité des chances, n'aggrave pas les inégalités économiques et technologiques qui existent entre les États. Il conviendrait que l'OACI procède à une analyse approfondie du degré d'évolution du secteur de l'aviation de chaque pays afin de pouvoir déterminer quelles sont les conséquences négatives de ces inégalités et comment les atténuer en encourageant une concurrence loyale et en veillant à ce que les accords ciel ouvert soient équitables et contribuent au développement durable de toutes les nations, conformément aux principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte du contenu de la présente note de travail ;
- charger le Conseil de demander à l'OACI d'adopter des mesures et des outils qui permettent de voir comment progresse le secteur mondial de la navigation aérienne dans le cadre de la libéralisation du transport aérien et contribuent à faire en sorte qu'il se développe de manière équitable et non discriminatoire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Convention de Chicago)

¹ La version espagnole a été fournie par le Venezuela (République bolivarienne du).

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque et Nicaragua

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 44 de la Convention de Chicago [en particulier ses alinéas d), e), f), g) et i)], dispose que l'Organisation a pour buts et objectifs de répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, de prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable, et d'assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international.

1.2 Les accords ciel ouvert, qu'ils soient multilatéraux ou bilatéraux, offrent un immense potentiel pour stimuler le développement commercial des États membres. Tous les États n'en bénéficient cependant pas de la même manière. Bien que le préambule de la Convention de Chicago considère que le transport aérien international constitue un élément de base pour l'égalité des chances et offre de nouvelles opportunités pour favoriser les échanges commerciaux, l'absence d'études quant aux conséquences réelles de ce processus de libéralisation est préoccupante. Faute de disposer d'une méthode adéquate d'analyse de ces accords, la politique de ciel ouvert risque de se muer en une menace potentielle aux conséquences délétères pour certains États. L'inquiétude est d'autant plus grande que, même si cette politique de libéralisation est déployée depuis plus de vingt ans, certains pays ont enregistré des avancées notables dans la réalisation de leurs objectifs, alors que d'autres n'y sont toujours pas parvenus, principalement en raison de l'absence d'outils permettant de renforcer le transport aérien dans les conditions fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

1.3 La présente note se veut une réflexion sur la possibilité qu'aurait l'OACI d'élaborer des processus d'analyse approfondie ou un guide méthodologique qui garantissent une concurrence loyale entre les pays caractérisés par d'importantes disparités économiques et technologiques dans le secteur de l'aviation, afin que toutes les parties puissent bénéficier d'une politique de libéralisation.

2. ANALYSE

2.1. Il serait bon que l'OACI compare les attentes des États, du secteur aéronautique et des usagers, sans perdre de vue la diversité de leurs situations. Bien que le processus de libéralisation vise à créer une égalité des chances qui assure au transport aérien un développement sain et d'un bon rapport coût-efficacité, comme le prévoit le préambule de la Convention de Chicago, il est essentiel de tenir compte des conditions inégales dans lesquelles se trouvent les différents acteurs concernés. Cette disparité constitue un facteur qui nuit en soi à l'égalité des chances. Un État doté d'un secteur aéronautique embryonnaire peut ainsi, en théorie, avoir les mêmes chances qu'un État qui occupe déjà une position dominante dans ce domaine, mais ne pourra le concurrencer sur un pied d'égalité – une réalité qui risque d'entraver le développement optimal du processus de libéralisation.

2.2. Outre les disparités économiques générales qui les distinguent, la concurrence inhérente à la libéralisation du transport aérien ne s'exerce pas de façon équitable entre les États. Ceux qui disposent d'un secteur aéronautique développé, de flottes d'aéronefs modernes et performants et d'un vaste réseau de routes préétablies jouissent d'un avantage concurrentiel décisif, qui se traduit par de moindres coûts d'exploitation par siège/kilomètre et par une plus grande capacité à proposer des prix compétitifs et à étendre leurs activités dans cette filière. En revanche, les États dont les compagnies aériennes sont nouvellement établies, les flottes plus anciennes ou les infrastructures moins développées pâtissent d'un désavantage structurel. Ces différences marquées en termes de capacités opérationnelles et technologiques peuvent avoir pour effet de concentrer les services de circulation aérienne entre les mains de quelques compagnies aériennes dominantes, de sorte que les plus modestes ont du mal à prendre leur essor et à faire face à la concurrence.

2.3 Les efforts tendant à encourager la libéralisation du transport aérien doivent tenir compte de certains facteurs très importants, notamment ceux exposés ci-après.

- a) Équilibre entre intérêts et réalités – La recherche d'un équilibre entre les attentes des États, du secteur aéronautique et des usagers, tout en tenant compte des réalités du marché mondial, des diverses approches réglementaires et des ressources disponibles, est indispensable.
- b) Développement du secteur de l'aviation – Il importe de bien comprendre quels sont les différents degrés d'évolution du secteur de l'aviation dans chaque pays, car ces différences peuvent, selon le cas, constituer des obstacles ou jouer le rôle de catalyseurs et avoir des répercussions négatives ou positives sur la flexibilisation des services de la circulation aérienne. À cette fin, l'analyse de variables telles que l'infrastructure aéronautique, les volumes de trafic (passagers, fret et poste), la situation géographique, la population, les revenus, la capacité de transport, les relations économiques, le produit intérieur brut (PIB) et les politiques intérieures relatives aux entreprises du secteur est indispensable. En outre, l'analyse de la connectivité du transport aérien (mesurée par le nombre de routes et leur fréquence), du volume du fret aérien et de l'évolution des tarifs aériens sur les marchés libéralisés comparativement aux marchés non libéralisés permettra d'avoir une idée précise de leurs avantages et inconvénients respectifs, et de déterminer les domaines dans lesquels la libéralisation stimule réellement la croissance et ceux où elle risque d'entraîner des déséquilibres.
- c) Absence d'études spécialisées permettant de comprendre l'incidence de la libéralisation des services aériens sur le trafic aérien – Il ne semble pas que des études reposant sur des algorithmes adéquats ou des techniques statistiques aient démontré de manière fiable que l'augmentation du nombre de passagers, l'intensification du trafic aérien et les avantages qui en découlent pour le développement de l'aviation civile résultent de la libéralisation du transport aérien. L'inégalité des situations et le manque d'informations scientifiques à ce sujet reviennent *de facto* à limiter l'égalité des chances, créent de fausses attentes et/ou sèment le doute quant à la possibilité de faire jouer la concurrence dans les conditions prévues par la Convention de Chicago, et contribuent à empêcher la mise en place d'un processus fluide, efficace et performant susceptible de bénéficier à l'ensemble des acteurs concernés et de profiter aux intérêts en jeu. Des études ont certes été réalisées qui indiquent quels sont les avantages de la libéralisation, mais elles sont d'une portée restreinte et ne permettent pas de mesurer l'ampleur du phénomène. Qui plus est, le fait de procéder à des études spécialisées permettrait de mettre en lumière les causes et les conséquences d'une concurrence déloyale entre les acteurs du système et donnerait aux États la possibilité d'ouvrir progressivement leurs services de transport aérien, et d'éviter ainsi d'aggraver plus encore les inégalités des chances.

3. CONCLUSION

3.1 Les États doivent disposer d'informations, d'orientations et d'outils adéquats pour que l'OACI puisse s'acquitter de son mandat, à savoir promouvoir la croissance sûre et ordonnée du transport aérien international, veiller à ce que toutes les parties prenantes en bénéficient de façon égale et faire en sorte que le transport aérien devienne un outil au service du développement durable des États.