



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

RÉFLECTIONS SUR L'ACCORD MULTILATÉRAL DE L'OACI
POUR LA LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

(Note présentée par le Brésil, le Chili, la Nouvelle-Zélande et Singapour)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note, nous demandons que l'accord multilatéral proposé par l'OACI pour libéraliser l'accès aux marchés comprenne un échange des droits de trafic non seulement des 3^e et 4^e libertés, mais aussi de 5^e liberté. Cette suggestion est conforme à la vision À long terme de l'OACI concernant la libéralisation des services aériens.

Suite à donner : Étant donné les avantages que procure un marché libéralisé du transport aérien aux parties prenantes de l'aviation, aussi bien qu'à l'ensemble de l'économie et aux consommateurs, l'Assemblée est invitée à reconnaître l'utilité d'élargir la portée de l'accord multilatéral proposé par l'OACI afin d'inclure l'échange des droits de trafic des 3^e et 4^e libertés, ainsi que ceux de 5^e liberté, au minimum.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D – <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière.
<i>Références :</i>	Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) A39-WP/4, <i>Mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/6) (Vision à long terme et principes de base relatifs à la protection des consommateurs)</i> A39-WP/5, <i>Rapport d'avancement sur l'élaboration d'accords internationaux concernant la libéralisation de l'accès aux marchés, du fret aérien et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens</i> Lettre aux États SP 38/1-15/54, du 15 juillet 2015

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 38^e Session, l'Assemblée de l'OACI avait demandé que le Conseil de l'OACI élabore, à l'intention des États, un accord international pour la libéralisation de l'accès aux marchés. Un groupe de travail du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a été constitué pour rédiger le texte de l'accord. Le projet de texte devrait être prêt pour fin 2016 ou début 2017, et examiné à la prochaine réunion du Groupe ATRP en juin 2017. Une des questions à l'examen est de savoir si l'accord devrait inclure : 1) uniquement les droits de trafic des 3^e et 4^e libertés, ou 2) au minimum les droits de trafic des 3^e, 4^e et 5^e libertés.¹

2. AVANTAGES D'UN ACCORD MULTILATÉRAL AMBITIEUX POUR LA LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

2.1 Les co-parrains de la présente note partagent le point de vue que l'accord multilatéral proposé devrait avoir une portée ambitieuse, c'est-à-dire être un instrument libéral pour l'échange de droits de trafic de 3^e, 4^e et 5^e libertés au minimum pour les services de passagers et de fret. Cette position est conforme à la vision de l'OACI de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'ensemble de l'économie², ainsi qu'au consensus de bâtir sur les réalisations antérieures et les dispositions réglementaires libéralisées en vigueur. La Déclaration de Medellin sur le tourisme et le transport aérien au service du développement, émise en septembre 2015 par l'OACI et l'Organisation mondiale du tourisme, a également reconnu l'importance d'une libéralisation continue des services aériens afin de renforcer la concurrence, augmenter les investissements étrangers directs et accélérer la croissance économique. Compte tenu du grand nombre d'États qui pratiquent déjà l'échange des droits de trafic de 3^e et 4^e libertés dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux régionaux en vigueur, il serait judicieux de passer à l'étape suivante en vertu d'un nouvel accord mondial, c'est-à-dire un accord libéral pour l'échange des droits de trafic de 5^e liberté au minimum.

2.2 AVANTAGES POUR LES ÉCONOMIES

2.2.1 Un accord multilatéral libéral comprenant au minimum l'échange de droits de trafic de 5^e liberté aiderait à renforcer la connectivité aérienne, à créer des avantages économiques en développant les investissements, le tourisme, le commerce et l'emploi. Cela encouragerait également l'innovation et

¹ Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) de l'OACI définit les droits de trafic de 5^e liberté comme suit : « droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers ». D'aucuns pensent que les droits de trafic de 5^e liberté sont importants comme point d'équilibre pour le droit de transporter du trafic entre un deuxième et un troisième État, en provenance de l'État dont l'aéronef a la nationalité.

² En mai 2015, le Conseil de l'OACI a adopté une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, qui servira, pour les États membres, de point de référence et de guide dans la mise en œuvre, aux fins de réalisation de l'objectif ultime de la libéralisation :

« Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des chances pour tous les États et leurs parties prenantes. »

l'efficacité en affaires et permettrait aux entreprises d'attirer des employés de haute qualité.³ Une étude commandée par l'IATA a indiqué que la simple conversion de 320 accords bilatéraux de services aériens (sur les milliers d'accords existants) en accords « ciel ouvert » créerait 24,1 millions d'emplois à temps plein, augmentant le produit national brut de 490 milliards US⁴.

2.2.2 Un accord libéral permettrait en outre la croissance des aéroports et des compagnies aériennes. Les compagnies aériennes seront en mesure d'inaugurer de nouvelles routes et élargir leur réseau à l'échelle mondiale, tandis que les aéroports bénéficieront du trafic accru et un choix plus vastes d'options de vols sera offert à leurs utilisateurs, comme par exemple les passagers. Les pays qui ont signé des accords « ciel ouvert » ont enregistré une hausse de 17 % dans la croissance du trafic, cinq ans après la signature des accords, plus du tiers de cette croissance étant dû à l'ouverture de nouvelles routes.⁵ La croissance des services aériens entraîne également la multiplication des possibilités d'emploi, notamment pour les pilotes et les membres d'équipage de cabine. La possibilité pour les transporteurs d'exercer les droits de trafic de 5^e liberté ou d'avantage dans certains secteurs favoriserait également la diversité des compagnies aériennes desservant le marché, offrant ainsi un plus grand choix aux consommateurs.

2.3 **AVANTAGES POUR LE CADRE DE RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

2.3.1 Un accord multilatéral incluant l'échange de droits de trafic de 5^e liberté au moins contribuerait à atténuer la complexité du système des accords internationaux de services aériens. Avec les 191 États membres de l'OACI liés potentiellement par plus de 18 000 accords bilatéraux différents⁶, un accord mondial aiderait à réduire le fardeau administratif et l'incertitude réglementaire des transporteurs. Toutefois, un tel accord ne serait effectif à cet égard que si les échanges des droits de trafic étaient plus avantageux que la situation actuelle. Autrement, si les accords bilatéraux ou multilatéraux étaient plus libéraux, ils resteraient en place, ajoutant à la complexité du cadre réglementaire international plutôt que l'allégeant.

2.3.2 Il est souhaitable que la libéralisation des modes de propriété et de contrôle des compagnies aériennes et la libéralisation de l'accès aux marchés, notamment l'échange de droits de trafic de 5^e liberté, progressent simultanément. La libéralisation parallèle de ces deux volets éliminera la tentation pour les transporteurs de contourner les restrictions imposées aux droits de trafic de 5^e liberté par un État en investissant dans cet État ou en mettant sur pied une compagnie aérienne dans cet État.

3. **ANALYSE DES PRÉOCCUPATIONS**

3.1 Les co-parrains de la présente note comprennent les préoccupations de certains États concernant l'impact que l'échange des droits de trafic de 5^e liberté ou d'avantage en vertu d'un accord multilatéral libéral pourrait avoir sur leurs transporteurs. La concurrence accrue résultant de la libéralisation peut, à court terme, avoir des incidences néfastes sur les transporteurs. D'un autre côté, elle peut tout aussi bien pousser les transporteurs à devenir plus compétitifs, en relevant les niveaux de services et en offrant aux consommateurs des tarifs aériens plus intéressants. Il en résultera une plus forte

³ Air Transport Action Group. "Aviation Benefits without Borders", 2014.

⁴ InterVISTAS-ga². "The Economic Impact of Air Service Liberalization", 2006.

⁵ Cristea, Hummels and Robertson. "Estimating the Gains from Liberalizing Services Trade. The Case of Passenger Aviation", 2014

⁶ Si un pays A signait des accords avec 190 pays et un pays B signait des accords avec les autres 189 pays, le nombre possible d'accords bilatéraux serait de : $190+189+\dots+2+1 = 18\ 145$ accords.

demande en voyages aériens, agrandissant les marchés et apportant des avantages économiques généraux, grâce par exemple à la croissance du tourisme. L'accentuation de la concurrence due à la libéralisation n'a donc pas toujours un effet néfaste sur les transporteurs nationaux. Ainsi, la libéralisation apportée par des accords « ciel ouvert » entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande a permis aux deux transporteurs nationaux dominants, Air New Zealand et Qantas, de développer leur trafic et de maintenir généralement leur position sur le marché.⁷

3.2 Quelques États ont présenté le point de vue que la libéralisation des services aériens devrait tenir compte de la nécessité d'offrir des chances justes et égales aux compagnies aériennes concurrentes, et que les gouvernements devraient continuer à jouer un rôle dans un environnement libéralisé pour prévenir des pratiques anticoncurrentielles. La question sera examinée plus en détail par le groupe ATRP de l'OACI dans le cadre des travaux sur l'accord multilatéral sur l'accès aux marchés proposée par l'OACI.

3.3 Les co-parrains de la présente note reconnaissent le souhait des États de procéder à la libéralisation avec souplesse, suivant un rythme et une démarche propres à leurs besoins et à leurs circonstances. C'est pourquoi nous pensons qu'il n'y a pas lieu pour les États de se prononcer tout de suite sur l'échange des droits de trafic de 5^e liberté ou d'avantage. Ils peuvent décider de poursuivre les échanges bilatéraux des droits de tarif et d'adopter ensuite l'accord multilatéral, quand ils seront prêts.

4. CONCLUSION

4.1 À sa réunion tenue du 1^{er} au 5 août à Colombo (Sri Lanka), la 53^e Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile de la région Asie-Pacifique ont pris note des avantages de doter l'accord multilatéral proposé par l'OACI d'une portée ambitieuse, afin d'y inclure l'échange de droits de trafic non seulement de 3^e et 4^e libertés, mais aussi ceux de 5^e liberté, et elle a encouragé les États à procéder à la libéralisation selon le rythme et la méthode propres à leurs besoins et à leurs circonstances, étant donné les avantages d'un marché libéralisé du transport aérien.

4.2 Compte tenu des avantages d'un marché libéralisé du transport aérien pour les parties prenantes de l'aviation et pour l'économie générale aussi bien que pour les consommateurs, l'Assemblée est invitée à reconnaître l'utilité de donner une portée ambitieuse à l'accord multilatéral proposé par l'OACI afin d'y inclure l'échange de droits de trafic non seulement de 3^e et 4^e libertés, mais aussi ceux de 5^e liberté.

— FIN —

⁷ InterVISTAS. "The Economic Impacts of Air Service Liberalization", 2015.