



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

#### ÉTUDE DES EFFETS DE LA CONCLUSION D'ACCORDS DE LIBÉRALISATION DES SERVICES AÉRIENS

[Note présentée par le Chili, avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino - américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>2</sup>]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Compte tenu de l'importance que revêt la signature d'accords sur les services aériens pour la connectivité mondiale et le développement du transport aérien de passagers et de fret, la présente note de travail expose des mesures à prendre pour évaluer l'effet de la signature de nouveaux accords sur les services aériens dans le cadre d'une politique de libéralisation, lequel est mis en évidence par l'accroissement de la demande de trafic et par les profits générés dans le secteur du transport aérien et dans les marchés connexes, décrits sur la base du produit intérieur brut (PIB), de l'emploi et du tourisme.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à charger le Conseil d'élaborer des orientations méthodologiques sur les avantages potentiels que présente la signature d'accords de libéralisation pour le secteur des services aériens, lesquelles devraient également permettre de quantifier les effets de ces accords sur le transport aérien et les marchés connexes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Développement économique du transport aérien
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Résolution A40-9, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> (Appendice A – Réglementation économique du transport aérien international)

<sup>1</sup> Version en espagnol fournie par le Chili.

<sup>2</sup> Aruba, Belize, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

## 1. INTRODUCTION

1.1 À sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée a adopté la résolution A40- 9, intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien », dans laquelle elle demande au Conseil « d'entreprendre des travaux supplémentaires pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun », au paragraphe 12 de la Section I, intitulée « Principes de base et vision à long terme », de l'Appendice A, intitulé « Réglementation économique du transport aérien international ».

1.2 Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée a demandé au Conseil de « continuer à renforcer le dialogue et l'échange d'informations entre les États membres et l'industrie, en tenant compte des objectifs de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, concernant l'expérience et les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation (...) ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants, et des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ».

1.3 Compte tenu de la contribution du transport aérien et de la demande croissante de services de transport de passagers et de fret à la connectivité mondiale, de nombreux États ont adhéré à des accords sur les services aériens orientés vers la libéralisation, dont certains prévoyaient l'ouverture complète du ciel. Ces accords pourraient créer pour le transport aérien et d'autres marchés connexes différents avantages, tels que l'augmentation de l'acheminement de passagers et de fret, la mise en place de parcours plus concurrentiels, l'arrivée de nouveaux exploitants, la baisse des prix des voyages aériens, des contributions accrues au PIB, une augmentation de l'afflux de touristes et des recettes plus élevées.

1.4 Il serait donc très utile d'étudier les avantages des accords sur les services aériens qui comprennent des dispositions sur la libéralisation ou l'ouverture du ciel et d'élaborer des orientations méthodologiques normalisées qui permettraient aux États d'évaluer l'intérêt que présente la signature de nouveaux accords de ce type.

## 2. ÉTUDES DE RÉFÉRENCE

2.1 Les effets de la libéralisation des marchés du transport aérien de fret sur les compagnies aériennes dans le contexte d'accords signés par les États-Unis ont été quantifiés dans des études<sup>3</sup> dont les auteurs ont conclu que les accords prévoyant une forte ouverture entraînaient une réduction de 9 pour cent des coûts du transport aérien et une augmentation de 7 pour cent de la proportion de produits importés acheminés par avion dans le pays.

2.2 Un autre ensemble d'analyses<sup>4</sup> des effets moyens de l'accord ciel ouvert signé en 2006 par le Maroc avec 12 pays de l'Union européenne a montré une augmentation de 20 à 35 pour cent du nombre de sièges offerts et une forte hausse de la probabilité que de nouvelles destinations soient desservies.

---

<sup>3</sup> Micco, A., et Serebrisky, T. (2006). *Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements*. *Journal of International Economics*, 70 (1), 25-51.

<sup>4</sup> Bernardo, V., et Fageda, X. (2017). *The effects of the Morocco-European Union open skies agreement: A difference-in-differences analysis*. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 98, 24-41.

2.3 En 2017, l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) du Brésil et la Banque interaméricaine de développement (BID)<sup>5</sup> se sont penchées sur les effets de la libéralisation du marché des passagers aériens lancée par le Brésil en 2009 et ont conclu que, grâce aux nouveaux accords, le nombre de passagers qui se rendaient au Brésil ou en partaient avait augmenté de quelque 3,76 millions entre 2009 et 2014, soit environ 4,3 pour cent de plus que les prévisions qui avaient été faites pour cette période.

2.4 Certaines études<sup>6</sup> sur les effets des accords ciel ouvert ont visé à déterminer si la libéralisation accrue avait créé des avantages pour les pays. Selon les auteurs de ces études, les accords visés ont produit une augmentation moyenne de 10 pour cent du nombre de passagers transportés sur des vols transatlantiques.

2.5 En outre, en 2007, un groupe d'auteurs reconnus<sup>7</sup> qui avait utilisé un modèle de régression a trouvé qu'en moyenne, les accords signés par les États-Unis en 1995 avec l'Autriche, la Belgique, la Tchèque, le Danemark, la Finlande, l'Islande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et la Suisse avaient été suivis d'une augmentation de 6,4 pour cent du trafic de passagers entre ces pays.

### **3. MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉVALUER LES EFFETS D'ACCORDS DE LIBÉRALISATION SUR LES SERVICES AÉRIENS**

3.1 Selon les ouvrages sur les retombées économiques de la libéralisation du transport aérien, cette action a généralement des effets positifs pratiquement partout dans le monde. On notera en particulier que les données indiquent que cette catégorie d'accord aide à accroître les flux de passagers et de fret acheminés, à réduire les tarifs, à élargir le choix de services aériens et à réduire les coûts associés à leur mise en œuvre. En outre, les accords ciel ouvert stimulent le PIB et la création d'emplois dans les pays concernés.

3.2 Dans différentes sources, des méthodes d'économétrie ont été utilisées pour évaluer les effets des accords sur les services aériens sur la demande de transport aérien, notamment les modèles autorégressifs à moyenne mobile intégrée (ARIMA), la méthode à contrôle synthétique ou l'analyse fondée sur les moindres carrés ordinaires (MCO). Les résultats obtenus varient en fonction de la méthode utilisée.

3.3 En tant qu'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI établit des manuels contenant des recommandations ou des orientations méthodologiques sur différentes questions se rapportant au transport aérien. Toutefois, elle ne propose pas d'outil qui permettrait aux États de quantifier l'effet des accords sur les services aériens sur la demande de trafic aérien, ou d'élaborer un rapport sur les avantages potentiels d'accords de libéralisation sur les services aériens.

3.4 Compte tenu de la diversité des méthodes permettant d'étudier les effets des accords relatifs aux services aériens sur la croissance de la circulation aérienne et sachant que l'OACI a pour mandat d'aider les États dans les différents domaines spécialisés du transport aérien en produisant des informations fiables, exactes et rationnelles, il sera très utile qu'elle établisse des orientations normalisées qui pourraient

---

<sup>5</sup> Fioravanti, R., et al. (2017). *Análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil*. Banque interaméricaine de développement.

<sup>6</sup> Moselle, B., Reitzes, J., Robyn, D., Horn, J., Caldwell, R., Church, B., et Schumacher, A. (2002). *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*. Washington DC: The Brattle Group.

<sup>7</sup> Booz Allen Hamilton Ltd., Cambridge Hill Aviation Group, von den Steinen, E., Joerss, I., et Mendes de Leon, P. (2007). *The Economic Impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US* (Version finale). Londres : Booz Allen Hamilton Ltd.

permettre aux États de quantifier les avantages découlant de la signature de nouveaux accords visant l'ouverture des marchés.

3.5 L'outil proposé permettrait aussi d'évaluer les effets des accords en question dans les États dont les politiques commerciales en matière d'aviation sont plus restrictives, ce qui favoriserait la libéralisation du transport aérien international.

#### **4. RÉALISATION ESCOMPTÉE ET PROPOSITION À L'ASSEMBLÉE**

4.1 Les auteurs de la présente note proposent donc à l'Assemblée de charger le Conseil d'élaborer des orientations méthodologiques sur les avantages potentiels que présente la signature d'accords de libéralisation pour le secteur des services aériens, lesquelles devraient également permettre de quantifier les effets de ces accords sur le transport aérien et les marchés connexes.

4.2 Ces orientations méthodologiques devraient devenir un outil qui permettra aux États de chiffrer les effets visés dans leur situation en utilisant une méthode normalisée de l'OACI qui sera universelle, objective et reproductible par différents États. Ainsi, les États disposeront d'un outil spécialement conçu pour déterminer quels sont les avantages des accords de libéralisation et pour se rapprocher progressivement de la vision promue par l'OACI.