

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1. La présente étude, conduite en collaboration avec l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), découle des travaux de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5). Elle vise à élaborer un plan de réglementation que les États pourraient utiliser à leur convenance pour accorder un soutien financier et/ou une assistance en matière de réglementation à des compagnies aériennes sur des routes internationales qui peuvent être considérées comme des services aériens essentiels (EAS) ou pour des routes essentielles au développement du tourisme (ETDR), notamment à destination des pays les moins avancés (PMA).

2. La notion d'EAS, qui existe déjà dans certains environnements nationaux ou régionaux libéralisés, se rapporte à un service aux passagers, à caractère public ou social, au sujet duquel un État peut estimer qu'il faut l'assurer et pour lequel le marché peut ne pas être suffisamment incitatif. La notion d'ETDR, proposée par l'OMT, renvoie aux routes internationales entre marchés générateurs de tourisme et marchés récepteurs de tourisme, notamment dans les PMA, lorsque le niveau de service n'est pas (pleinement) assuré à un niveau satisfaisant ou lorsqu'il risque d'être compromis compte tenu des arrangements commerciaux et réglementaires existants.

3. L'appui financier à des compagnies aériennes et à d'autres partenaires pour un service aérien international qui fait appel aux notions d'EAS et d'ETDR aurait deux objectifs interreliés : a) assurer la fourniture de services aériens minimaux vers des destinations éloignées ou périphériques du monde, quelle que soit la rentabilité des vols, notamment en cas de transition vers la libéralisation ou dans un marché déjà libéralisé, et b) faciliter, voire lancer le développement économique, notamment en stimulant le tourisme entrant et les investissements.

4. L'étude élabore un plan de routes essentielles pour le développement des services et du tourisme (ESTDR) en appliquant les modalités des plans EAS existants à l'échelle internationale. Dans le cas de l'EAS, l'application d'un plan ESTDR nécessiterait un environnement libéralisé ou en voie de libéralisation. Dans le cas de l'ETDR, son application n'a pas à être si limitée. En principe, l'ensemble du mécanisme et du processus d'un plan ESTDR devrait être transparent, soumis à obligation redditionnelle, non discriminatoire, suffisamment souple et, dans la mesure du possible, axé sur le marché afin de limiter les distorsions commerciales et de renforcer les incitatifs à l'efficacité des compagnies aériennes.

5. L'étude adopte une approche analytique étape par étape pour concevoir un plan ESTDR répondant aux deux notions, autour des thèmes suivants : sélection des routes, spécification du niveau de service, sélection des transporteurs, durée des contrats, paiements de subsides, sources de financement et options complémentaires. On peut recourir au diagramme de cheminement (voir Appendice C) comme aide à la construction du plan étape par étape.

6. **Sélection des routes :** les routes possibles devraient reposer solidement sur des objectifs socioéconomiques et être justifiées du point de vue économique. L'étude propose un essai en deux étapes. La première étape consisterait à déterminer s'il y a un besoin avéré d'un niveau satisfaisant de service aérien international (par exemple, des routes desservant des « zones éloignées ou périphériques » et/ou des « zones en développement » pour le tourisme). La deuxième étape de l'essai consisterait à procéder à une évaluation économique fondée sur la demande de services aériens et les conditions de coût d'exploitation des compagnies aériennes.

7. **Spécification du niveau de service :** les États auraient aussi à déterminer un niveau adéquat et une norme minimale de services aériens (généralement en termes de fréquence, de capacité, etc.) sur chaque route sélectionnée. Une approche souple et axée sur le marché est préconisée, pour éviter de compromettre la capacité entrepreneuriale des compagnies aériennes.

8. **Sélection des transporteurs :** la compagnie aérienne qui assurerait le service serait sélectionnée par appel d'offres, selon des critères bien définis et applicables de façon égale à toutes les compagnies aériennes admissibles. L'admissibilité d'une compagnie aérienne dépendrait des accords de transport aérien en vigueur pour la route considérée. La compagnie aérienne sélectionnée serait soit celle dont l'offre exige la plus faible compensation financière soit la meilleure offre d'ensemble. Certains États peuvent souhaiter accorder à une compagnie aérienne une concession ou une licence exclusive, c'est-à-dire une garantie d'une exploitation en monopole, avec ou à la place d'un subside.

9. **Durée du contrat :** étant donné que la durée du contrat a des incidences sur l'efficacité des compagnies aériennes et les incitatifs, il faudrait la déterminer avec soin, au cas par cas. Pour les contrats à long terme, il peut être nécessaire à mi-parcours de procéder à une révision et/ou à l'exécution, à un suivi, à un audit et à une renégociation pour tenir compte de modifications non prévisibles.

10. **Paiements de subsides :** dans l'intérêt d'un bon contrôle et de la transparence, les montants demandés en subside et le remboursement devraient être évalués dans le détail. Les risques de surcompensation et d'inefficacité pourraient être partiellement atténués en attirant un nombre suffisant d'enchérisseurs potentiels.

11. **Sources de financement :** l'État ayant lancé un appel d'offres devrait avoir la responsabilité première d'assurer les fonds nécessaires. Si l'État responsable est aux prises avec des contraintes budgétaires ou d'autres priorités nationales en matière de dépenses, alors il lui faudrait solliciter un appui financier ou prendre un arrangement de collaboration avec des organes externes, par exemple une aide bilatérale fournie par l'autre partie de l'accord de transport aérien, l'aide d'une tierce partie telle qu'une organisation internationale ou la participation du secteur privé par la création d'un partenariat public-privé (PPP).

12. **Options complémentaires :** il serait peut-être nécessaire d'examiner un certain nombre de mesures facultatives qui complètent un plan ESTDR ou constituent des solutions de rechange. Les mesures complémentaires, telles que des subsides indirects ou un autre appui accordé à une compagnie aérienne ou à des partenaires de l'industrie touristique, pourraient contribuer à réduire les montants absolus versés en subsides et le nombre de routes bénéficiant de subsides, à moyen ou à long terme, moyennant des coûts de mise en œuvre relativement moindres, à condition que ces mesures soient bien conçues. Cependant, toute mesure complémentaire devrait être régie par les mêmes conditions et principes que ceux qui sont appliqués au plan ESTDR lui-même, étant donné les possibilités de distorsion du marché.

13. L'application unilatérale d'un plan ESTDR, sous une forme réduite (par exemple sans la garantie d'une exploitation en monopole), peut être la plus faisable sur le plan pratique. Et comme une démarche unilatérale permet à un État d'exécuter le plan assez rapidement en suivant un processus unique, une telle solution serait particulièrement intéressante pour les États qui souhaitent apporter des subventions d'urgence, dans des circonstances exceptionnelles.

14. Une façon plus complexe de procéder serait d'inclure un paragraphe particulier visant la mise en œuvre d'un plan ESTDR dans le cadre d'accords bilatéraux, régionaux ou plurilatéraux avec les États intéressés, qui permettrait à un État de mettre en œuvre le plan dans son intégralité (incluant par exemple la garantie d'une exploitation en situation de monopole s'il y a lieu). L'étude élabore donc un modèle d'« annexe concernant les routes essentielles au développement de services et du tourisme », qui pourrait être utilisé dans les accords de transport aérien par chaque État, à leur convenance. Cette annexe fournit une certitude juridique aux parties intéressées tout en permettant aussi à chaque État de faire preuve de pragmatisme et de souplesse.

15. Dans les deux cas, les États devront préciser de façon plus détaillée les dispositions du plan par voie de réglementation ou par d'autres moyens.

16. L'étude et le modèle d'annexe pour les accords de transport aérien, pourraient servir de liste de vérification pratique et de cadre réglementaire éventuel aux États en vue d'exécuter de façon efficace un plan ESTDR international. Pour les PMA, l'utilisation de ce plan pour les routes essentielles au tourisme pourrait même avoir des effets encore plus bénéfiques que le seul objectif de services publics.

-----