



ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 32 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

AVANTAGES DE METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE LIBÉRALISATION  
DU TRANSPORT AÉRIEN À LA LUMIÈRE DES RECOMMANDATIONS  
DE LA SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN  
(AT-CONF/6) ET DES DÉCISIONS DES 38<sup>e</sup> ET 39<sup>e</sup> SESSIONS DE L'ASSEMBLÉE

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les résultats de la mise en œuvre par la République dominicaine d'une politique de libéralisation du transport aérien et fait ressortir les efforts de l'OACI pour aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Organisation.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prier instamment l'OACI d'inclure dans ses travaux futurs et son programme de travail du prochain triennat des activités qui continueront à encourager l'établissement de politiques publiques de transport aérien et la création de capacité, ce qui aura pour effet de promouvoir la libéralisation du transport aérien et de renforcer l'initiative *Aucun pays laissé de côté* ;
- b) à réexaminer la Résolution A39-15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022.
<i>Références :</i>	Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (AT-Conf/6) A39-WP/15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République dominicaine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 En mars 2003, l'Organisation de l'aviation civile internationale a tenu sa cinquième Conférence mondiale de transport aérien : Défis et promesses de la libéralisation (Montréal, Canada, 23-24 mars 2003), pour inviter les États à adopter des mesures de promotion de la libéralisation, et à permettre une plus grande connectivité et un meilleur accès aux marchés internationaux. Pour faciliter ce processus, le Secrétariat de l'OACI a rédigé une note de travail contenant des modèles d'accords de services aériens bilatéraux et régionaux/plurilatéraux. Par ces accords, l'Organisation souhaitait harmoniser la réglementation du transport aérien international et la coordination mondiale du processus de libéralisation en cours. Ces dispositions ont été présentées dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587).

1.2 Les nouveaux modèles, qui correspondent aux approches traditionnelle, transitoire et de libéralisation totale, fournissent des orientations sur des aspects souvent omis dans les négociations d'accords de services aériens, comme la location-bail d'aéronefs, les garanties, la résolution des conflits, la transparence et le fret aérien.

1.3 Lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien : Durabilité du transport aérien (AT-Conf/6), l'OACI a continué à promouvoir la libéralisation de l'accès aux marchés sur la base des principes fondamentaux de l'Organisation, à savoir le développement ordonné, régulier, efficace et économique de l'activité, l'équité et l'égalité des possibilités, l'intérêt général et la promotion du développement durable du transport aérien international.

1.4 Au cours de sa 39<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé la Résolution A39-15 – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. Dans cette résolution, elle priait instamment les États de prendre ces politiques en considération et le Conseil et le Secrétaire général de poursuivre l'examen de la question.

1.5 Les États ont aussi été priés instamment de prendre en considération et de mettre en œuvre la Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international dans leurs pratiques, leurs normes et leurs politiques.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Analyse : le cas de l'Amérique latine

2.1.1 L'approche protectionniste adoptée par plusieurs États latino-américains a constitué un obstacle au développement du transport aérien, ce qui s'est traduit par une connectivité faible et peu variée. La politique économique de ces États en matière de transport aérien reposait sur l'octroi de droits de trafic aérien de troisième et de quatrième libertés et, dans des cas exceptionnels, des droits de cinquième liberté ont été accordés pour des cas particuliers et des fréquences limitées. En général, les gouvernements latino-américains ont limité la capacité et mis en place des systèmes servant à approuver ou rejeter les tarifs en appliquant un critère de participation substantielle à la propriété et de contrôle effectif pour accepter les compagnies aériennes désignées. L'exception est le Chili, qui maintient une politique de ciel ouvert depuis 1979. Depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, plusieurs États latino-américains ont peu à peu commencé à réviser leurs politiques économiques de transport aérien, qui étaient restées inchangées pendant une cinquantaine d'années.

2.1.2 Dans les années qui ont suivi, quelques États latino-américains, notamment l'Uruguay, la République dominicaine, la Colombie, le Brésil, le Paraguay et l'Équateur, ont commencé à libéraliser leurs politiques économiques de transport aérien, ce qui a eu comme résultat positif une augmentation des vols à destination de ces pays réalisés par des compagnies aériennes nationales et étrangères. De plus, ce processus s'est caractérisé par *l'absence d'intervention en matière de capacité et de fixation des prix*, éléments qui sont librement déterminés par les compagnies aériennes en fonction du marché.

#### *Résultats de la mise en œuvre d'une politique plus libérale par les États latino-américains*

2.1.3 Pour renforcer leurs économies, qui reposent pour la plupart sur le tourisme et les services, plusieurs États latino-américains favorisent une augmentation du trafic passagers et des échanges commerciaux à destination de leurs pays ainsi qu'une plus grande connectivité, en créant des routes directes qui permettent un transport aérien plus rapide et plus économique.

2.1.4 La mise en œuvre d'une politique de libéralisation dans les pays latino-américains a contribué à élargir le nombre de services offerts, à rendre les prix plus concurrentiels, à accroître l'entrée de devises et à améliorer la position de ces pays comme destinations touristiques en multipliant le nombre de sièges disponibles, de même que le nombre d'emplois.

## 2.2 Le cas de la République dominicaine

2.2.1 La politique de transport aérien de la République dominicaine vise à élargir sa participation aux marchés internationaux par la conclusion d'accords de services de transport aérien selon l'approche transitoire ou celle de libéralisation totale, par lesquels elle octroie des droits de trafic allant jusqu'à la sixième liberté de l'air pour les vols passagers, fret et mixtes, et jusqu'à la septième liberté pour les vols tout-fret. La République dominicaine a actuellement des accords formels avec 66 États et gouvernements.

2.2.2 Outre le principe de réciprocité, un traitement à titre gracieux est appliqué à la promotion de routes non ou mal desservies, de même qu'à l'octroi d'approbations d'exploitation. Nous envisageons d'accorder des droits de trafic allant jusqu'à la septième liberté de l'air pour les vols passagers, réguliers et nolisés, vers les destinations où il n'existe aucun service et où cela ne constituerait pas une concurrence déloyale.

2.2.3 En ce qui concerne le partage de codes, nous suivons les recommandations de la Circulaire 269-AT/110 de l'OACI, ce qui permet aux compagnies aériennes d'accroître leur présence sur le marché international sur les routes où le faible volume de trafic ne justifie pas l'exploitation de vols propres, et de réduire ainsi leurs frais d'exploitation.

## 2.3 Étude de cas

2.3.1 D'après l'étude de cas effectuée par la Région Atlantique Nord de l'OACI avec la Banque interaméricaine de développement (BID) sur les progrès réalisés par le pays dans le domaine de l'aviation civile, le marché du transport aérien en République dominicaine a connu une croissance constante, atteignant une moyenne annuelle de 5,28 % au cours des 20 dernières années, ce qui en fait l'un des plus importants marchés de transport aérien dans les Caraïbes. Le nombre de passagers étrangers transportés a augmenté plus rapidement que celui des ressortissants dominicains, pour atteindre 78 % du nombre total de passagers en 2018, par comparaison avec 70 % en 1996.

2.3.2 Selon les prévisions, le nombre de passagers et de vols partant de la République dominicaine devrait doubler d'ici 2035. Le facteur fret devrait s'établir à environ 85 %, ce qui est supérieur à la moyenne mondiale de 81 %.

2.3.3 Notre pays compte sept aéroports accrédités, publics (gestion directe et concessions) et privés. Les aéroports internationaux sont gérés par le secteur privé, soit dans le cadre de concessions (cinq) soit à titre de propriété privée (trois).

### 3. CONCLUSION

3.1 Conformément à son initiative *Aucun pays laissé de côté*, l'OACI doit continuer à sensibiliser les dirigeants des États à l'importance et aux avantages potentiels pour leurs pays de mettre en œuvre des mesures visant à améliorer l'accès au marché international. En conséquence :

L'OACI est priée instamment d'inclure dans ses travaux futurs et son programme de travail du prochain triennat des activités qui continueront d'encourager l'établissement de politiques publiques de transport aérien et la création de capacité, ce qui aura pour effet de promouvoir la libéralisation du transport aérien.