



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 49 : Libéralisation des services de transport aérien international

**INITIATIVES DE POLITIQUES POUR AMÉLIORER
LES LIAISONS AÉRIENNES INTERNATIONALES**

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne les initiatives prises par l'Inde ces dernières années pour améliorer la desserte aérienne de diverses destinations internationales, notamment par l'adoption d'une politique libérale dans les négociations bilatérales sur les services aériens, l'allègement des exigences pour l'exploitation de vols affrétés de tourisme et la déréglementation du régime juridique concernant le dépôt et l'approbation des tarifs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D, Efficacité — <i>Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence mondiale de transport aérien, tenue sous les auspices de l'OACI à Montréal du 24 au 29 mars 2003, a adopté une Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international. La Déclaration souligne, entre autres, que la libéralisation économique du transport aérien devrait se faire de façon graduelle, progressive et ordonnée, avec des sauvegardes appropriées pour assurer la sécurité, la sûreté et une concurrence loyale.

1.2 Dans sa résolution A35-18 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, l'Organisation de l'aviation civile internationale a réaffirmé son rôle de chef de file dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation protégée. Les États membres sont donc priés de respecter les principes généraux pour le transport aérien international, en particulier dans le domaine de la réglementation économique.

1.3 En Inde, les droits de trafic sont échangés entre deux pays souverains dans le cadre d'accords bilatéraux de transport aérien sur la base du principe de réciprocité, sans perdre de vue les besoins du tourisme, des voyages et du commerce. En plus de la capacité consentie dans les accords bilatéraux, les compagnies aériennes étrangères sont autorisées à exploiter des vols supplémentaires pour prendre en charge les pointes de trafic saisonnières.

1.4 L'Inde connaît depuis quelque temps une croissance très importante de son trafic aérien. En 2009, le trafic en régime intérieur était d'environ 43 millions de passagers et, en régime international à destination et en provenance de l'Inde, d'environ 28 millions de passagers. L'Inde a adopté une politique libérale au chapitre de l'échange des droits de trafic et elle a également pris un certain nombre d'autres mesures pour améliorer la desserte aérienne et répondre aux besoins des voyageurs. Depuis 2003, l'Inde s'est tournée vers une méthode mesurée pour la libéralisation des services de transport aérien, en vue de rendre disponibles toute l'année des sièges dans des vols à destination et en provenance de l'Inde. Il est reconnu qu'une meilleure desserte a une influence directe sur l'économie, en plus de répondre aux besoins du commerce, du tourisme et de la création d'emplois. Jusqu'en 2008, le gouvernement a suivi une politique libérale relativement à l'octroi de droits de trafic sur une base de réciprocité. Toutefois, depuis le début de 2009, en raison de la récession mondiale et de l'augmentation abrupte des prix des carburants de remplacement, l'Inde a adopté une approche mesurée en ce que concerne l'octroi d'autres droits de trafic bilatéraux.

1.5 L'Inde a passé des accords bilatéraux de transport aérien avec 108 pays. La capacité bilatérale totale des transporteurs aériens indiens/étrangers sur une base de réciprocité pour des vols à destination ou en provenance de l'Inde est exposée ci-dessous :

Année	Capacité bilatérale (sièges/semaine)	Augmentation par rapport à l'année précédente (en %)
2000	188 115	--
2001	202 582	7,69
2002	214 336	5,80
2003	228 064	6,40
2004	249 078	9,21
2005	335 907	34,86
2006	418 672	24,64
2007	567 959	35,66
2008	656 751	15,63
2009	765 646	16,58

1.6 À l'heure actuelle, 72 compagnies aériennes étrangères de 49 pays assurent des services aériens en régime international à destination et en provenance de l'Inde, en plus de 7 transporteurs tout-cargo.

2. MESURES RELATIVES AUX ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN

2.1 Reconnaissant l'accroissement de la demande, l'Inde a adopté une politique libérale pour l'échange de droits de trafic et elle a pris les initiatives décrites ci-après :

- a) L'Inde a adopté le modèle OACI d'accord bilatéral sur les services aériens ;
- b) Les accords bilatéraux existants sont en train d'être examinés et révisés pour qu'ils prennent en compte la désignation multiple de transporteurs aériens en remplacement de la désignation simple ou double ;
- c) L'Inde a systématiquement adopté une politique visant à accorder deux points d'escale en Inde avec 7 dessertes à chaque point ;
- d) Grâce à une initiative importante, les transporteurs aériens privés indiens sont autorisés à exploiter aussi des services réguliers sur plusieurs routes internationales ;
- e) Une décision politique a été prise selon laquelle toute capacité supplémentaire exploitée par des transporteurs aériens étrangers sur des routes existantes ou nouvelles à destination de l'Inde ne sera pas visée par les accords commerciaux prescrits conclus avec les transporteurs aériens nationaux, et les accords commerciaux existants ont déjà été éliminés progressivement avec effet au 1^{er} janvier 2010 ;
- f) Une politique libérale bilatérale à l'intention des pays de l'ANASE accorde à leurs transporteurs aériens désignés l'exploitation de sept vols/semaine à destination de quatre métropoles (Delhi, Mumbai, Kolkata et Chennai) et un accès illimité à 18 points en Inde présentant un intérêt touristique. La restriction imposée quant au nombre de transporteurs aériens a aussi été éliminée ;
- g) Un système de politiques libérales, visant les États membres de l'Association de l'Asie du Sud pour la coopération régionale (SAARC), permet à leurs transporteurs aériens désignés l'exploitation de sept vols/semaine à destination de six métropoles (Delhi, Mumbai, Kolkata, Chennai, Hyderabad et Bangalore), en plus d'une capacité illimitée vers 18 points en Inde présentant un intérêt touristique. Il n'y a pas de restriction imposée quant au nombre de transporteurs aériens pouvant exercer des activités sur le territoire de l'autre partie ;
- h) Un accord de « ciel ouvert » a été passé entre l'Inde et les É.-U. permettant aux transporteurs aériens des deux pays de mettre en place une capacité illimitée entre les deux pays, avec points intermédiaires et points ultérieurs ;
- i) L'Inde a annoncé unilatéralement une politique de ciel ouvert pour les vols de transport de fret, en vertu de laquelle les transporteurs aériens étrangers sont autorisés

à exploiter le nombre de vols tout-cargo qu'ils souhaitent, en provenance ou à destination de quelque point que ce soit en Inde ;

- j) L'Inde a aussi conclu une forme libéralisée d'accord de services aériens avec le Royaume-Uni, qui peut presque être qualifié d'accord de ciel ouvert. Au titre de cet accord, les transporteurs aériens désignés des deux parties sont autorisés à exploiter 56 dessertes/semaine sur les routes Delhi/Mumbai – London Heathrow (et inversement). Hors de cet accord, les transporteurs aériens désignés du R.-U. peuvent exploiter toutes les autres routes entre le R.-U. et l'Inde, sans dépasser une capacité totale de sept dessertes/semaine à destination ou en provenance de chaque aéroport de l'Inde, sauf dans les cas de Bangalore et Chennai, pour lesquels la capacité totale est limitée à 14 dessertes/semaine. Réciproquement, les transporteurs aériens désignés de l'Inde peuvent exercer leurs activités, sans limite de capacité, sur toutes les autres routes entre l'Inde et le R.-U. En outre, les transporteurs aériens désignés de chaque partie peuvent desservir tout autre point ultérieur sur le territoire de l'autre partie ;
- k) L'Inde a signé les accords révisés sur les services aériens ou mis en œuvre des mesures pour amender les accords existants en y incorporant des dispositions modernes et plus libéralisées fondées sur le modèle OACI, notamment en ce qui concerne la désignation, les tarifs, la sûreté, la sécurité, les arrangements de partage de codes entre les transporteurs aériens, la souplesse des itinéraires, les services intermodaux et la politique de ciel ouvert pour les vols tout-cargo.

2.2 Par suite des mesures précitées, l'augmentation de la capacité échangée entre l'Inde, d'une part, et les pays étrangers, d'autre part, depuis 2004 est la suivante :

2005 : 86 829 sièges par semaine pour chaque partie
2006 : 82 765 sièges par semaine pour chaque partie
2007 : 149 287 sièges par semaine pour chaque partie
2008 : 88 792 sièges par semaine pour chaque partie
2009 : 108 895 sièges par semaine pour chaque partie

3. AUTRES MESURES

3.1 En plus de la libéralisation des accords bilatéraux sur les services aériens, les mesures supplémentaires décrites ci-après ont été prises :

- a) Les directives concernant les vols affrétés de tourisme ont été libéralisés pour permettre aux titulaires de passeport indien de voyager par vols affrétés et on a renoncé aux exigences concernant les dépenses obligatoires en devises à faire en Inde ;
- b) Depuis 2000, l'Inde annonce une politique unilatérale de ciel ouvert durant la période de pointe de novembre à mars pour répondre à la poussée saisonnière de la demande, politique qui permet aux transporteurs aériens étrangers d'exploiter toute la capacité supplémentaire qu'ils souhaitent sans diminution ni obstacle ;
- c) Le régime tarifaire a été entièrement déréglementé, laissant les forces du marché fixer les tarifs.

4. L'INFRASTRUCTURE DES AÉRODROMES

4.1 L'Inde a adopté plusieurs stratégies novatrices pour améliorer ses services aéroportuaires, notamment la restructuration des aéroports de Delhi et de Mumbai par l'entremise de partenariats public-privé. Ainsi, des investissements adéquats ont pu être consacrés à la modernisation de ces aéroports et d'autres installations connexes. Une politique relative aux aéroports de nouvelle implantation a été adoptée récemment pour promouvoir et faciliter la mise en place de nouvelles infrastructures aéroportuaires, dans les secteurs privé et public. Deux aéroports de nouvelle implantation ont été mis en service à Hyderabad et à Bangalore en 2008, et ils accueillent efficacement les vols intérieurs et les vols internationaux. Le gouvernement a créé une instance de réglementation indépendante, l'Airport Economic Regulatory Authority (AERA), pour superviser les aspects économiques des activités de l'aviation civile aux aéroports. L'Inde a également entrepris de mettre sur pied une autorité indépendante chargée de l'aviation civile.

4.2 Le gouvernement concentre ses efforts pour faire des aéroports de Delhi et de Mumbai des aéroports-pivots, et faire des aéroports de Kolkata, Chennai et Hyderabad des aéroports-pivots régionaux afin de répartir entre les transporteurs en régime intérieur le trafic de l'étranger qui entre en Inde et doit être acheminé vers différentes villes, et inversement. L'objectif fondamental de cette mesure est de générer des activités pour les transporteurs en régime intérieur qui exploitent des routes internationales. Étant donné la position stratégique de l'Inde, le trafic aux aéroports-pivots en provenance de Delhi et de Mumbai sera un élément clé de la croissance future. La mise en service du nouveau terminal T3 à Delhi, inauguré par le Premier ministre de l'Inde le 3 juillet 2010, sera une étape majeure dans le développement de l'aéroport-pivot, et le transporteur national indien, Air India, a déjà commencé à prendre des mesures pour utiliser l'aéroport de Delhi comme un réseau en étoile pour ses activités internationales. De par son emplacement, Delhi jouit d'un avantage unique et attirera le trafic d'apport en provenance des aéroports hors métropole de l'Inde.

5. CONCLUSION

5.1 Grâce à la décision de politique décrite ci-dessus, l'Inde a été en mesure de répondre aux besoins des voyageurs et elle a veillé, en même temps, à ce qu'il n'y ait pas de dumping de capacité inutile entraînant une concurrence malsaine, une diminution artificielle des prix et un déclin des recettes, ce qui peut se traduire par une détérioration de l'industrie aéronautique en général et, plus particulièrement, par l'élimination des acteurs les plus faibles. Un équilibre parfait a été atteint entre les occasions d'affaires pour les transporteurs aériens et les avantages pour les consommateurs découlant de l'environnement concurrentiel.