



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 40 : Réglementation des services de transport aérien international

FRET AÉRIEN ET ACCÈS AUX MARCHÉS

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail avance que les États devraient gérer avec prudence la question de la libéralisation accrue du secteur du fret aérien pour éviter de créer des désavantages concurrentiels pour les transporteurs aériens qui combinent les services de transport de passagers et de fret. Elle met également en exergue les inquiétudes soulevées à propos d'un éventuel transfert du fret aérien vers le domaine de compétences de l'Organisation mondiale du commerce et s'oppose à un élargissement ultérieur du rôle de l'OMC dans ce secteur. Enfin, elle met en garde contre la libéralisation débridée des droits de trafic aérien et adhère à l'approche selon laquelle les modifications des droits de trafic devraient s'effectuer par le biais d'accords souverains bilatéraux, multilatéraux ou régionaux, fondés sur la réciprocité, un équilibre des avantages, la protection de la dimension d'intérêt public et des politiques actives pour promouvoir la participation de tous les États à la prestation de services de transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) conclure que les États ne devraient pas poursuivre une politique de libéralisation séparée des activités de fret aérien, pour éviter un traitement inéquitable du transport de passagers ;
- b) conclure que les États devraient, quand ils déterminent leurs politiques en matière de fret aérien, veiller à la réciprocité, à l'établissement d'une situation équitable pour le transport de passagers, à un équilibre des avantages et à la protection de la dimension d'intérêt public ;
- c) conclure que toute extension des accords de type « ciel ouvert » ou autre moyen de libéralisation de l'accès aux marchés, doit s'accompagner de mesures efficaces de prévention de pratiques anticoncurrentielles ;
- d) conclure qu'il ne devrait pas y avoir d'élargissement ultérieur de l'AGCS dans le secteur des services de transport aérien.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ITF.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, B et D. Elle approfondit les Objectifs stratégiques A et B en maintenant un régime réglementaire équitable dans l'ensemble du secteur aérien, et en particulier entre les compagnies qui combinent le transport de passagers et le transport de fret et celles qui ne transportent que du fret, et complète l'Objectif stratégique D en étudiant les tendances propices à une aviation durable.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités présentées dans la présente note de travail devront éventuellement être réalisées au moyen des ressources prévues dans le budget 2008-2010.
<i>Références :</i>	

1. CONTEXTE

1.1 Le fret aérien constitue une composante importante du transport aérien international, avec des taux de croissance souvent bien supérieurs à ceux du transport de passagers. Il joue un rôle croissant dans l'économie mondiale, de même que dans le développement national et régional. Il est tout particulièrement vital pour les pays sans littoral ou pour ceux dont les principales exportations sont des marchandises de grande valeur ou des denrées périssables.

1.2 Le régime réglementaire actuel de l'aviation porte à la fois sur les services de transport de passagers et les services de fret aérien.

2. MAINTENIR UNE SITUATION ÉQUITABLE

2.1 La libéralisation accrue du fret aérien incite à se demander s'il faudrait appliquer un traitement spécial ou distinct aux activités de fret aérien internationales. Certains gouvernements pourraient se montrer réticents à libéraliser plus avant le fret aérien car ils considèrent que leur position par rapport à la concurrence procède d'une combinaison indivisible des activités passagers et des activités fret. Un traitement séparé du fret risquerait de leur faire perdre de l'influence dans les négociations sur le transport de passagers, en particulier quand le transporteur n'a pas de services tout-cargo.

2.2 La libéralisation du fret aérien pose une autre question, celle de l'équilibre de la concurrence entre les différents types de transporteurs aériens qui acheminent du fret, c'est-à-dire ceux qui le transportent en combinaison avec des passagers et ceux qui ne transportent que du fret, par exemple les exploitants tout-cargo. Les transporteurs mixtes relèvent du régime de réglementation des services passagers et dépendent donc directement du rythme de la libéralisation et des autres évolutions de ce régime.

2.3 Par conséquent, si la libéralisation du transport de fret international se concentrait sur le tout-cargo et devait être traitée séparément des services de passagers, cela créerait un avantage concurrentiel déloyal. Il faut en outre tenir compte du fait qu'environ cinquante pour cent du fret aérien international est transporté à bord d'avions « combi » soumis aux réglementations économiques applicables au transport de passagers. L'impact de ce traitement inégal serait préjudiciable à une partie considérable du secteur aérien, et en particulier aux transporteurs qui ne possèdent que des avions « combi » — et, par ricochet, à leurs salariés.

2.4 Alors que le secteur se remet peu à peu de l'une des pires crises de son histoire, les personnels de l'aviation ainsi que tous ceux qui dépendent des services aériens, comme les affrêteurs, souhaitent de la fiabilité, de la stabilité et des certitudes. Un environnement à risque faible ou du moins prévisible est crucial pour redonner confiance aux investisseurs et pour rétablir l'accès aux capitaux dont les transporteurs ont besoin pour recouvrer une stabilité financière en cette époque où les facteurs externes continuent de poser des défis majeurs pour leurs activités.

3. PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE

3.1 Autre question examinée dans ce contexte : celle de la propriété et du contrôle, à propos de laquelle l'ITF exprime son inquiétude et son avis dans une autre note de travail intitulée « Propriété et contrôle des transporteurs aériens ». Elle appelle l'Assemblée à conclure au maintien des critères de propriété et de contrôle nationaux dans l'intérêt de la stabilité, de la fiabilité et de la sécurité économique du transport aérien et au fait que les États devraient conserver des outils réglementaires efficaces pour garantir la dimension d'intérêt public du transport aérien.

4. LE FRET AÉRIEN DOIT RESTER SOUS LE RÉGIME RÉGLEMENTAIRE DE L'OACI

4.1 Le fret aérien est également considéré par certains membres de l'Organisation mondiale du commerce, l'OMC, comme une activité susceptible d'être incluse dans l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services, l'AGCS. L'ITF partage les inquiétudes de ceux qui continuent de refuser tout élargissement ultérieur du rôle de l'OMC dans ce secteur. L'ITF continue d'appuyer la position selon laquelle les modifications des droits de trafic devraient s'effectuer par le biais d'accords souverains bilatéraux, multilatéraux ou régionaux, fondés sur la réciprocité, un équilibre des avantages, la protection de la dimension d'intérêt public et des politiques actives pour promouvoir la participation de tous les États et parties prenantes à la prestation de services de transport aérien, sous le régime exclusif de l'OACI.

4.2 Compte tenu de la diversité des facteurs qui influent sur les droits d'accès aux marchés dans le transport aérien international, il n'existe pas de consensus mondial entre les États concernant l'intégration des services de transport aérien dans le champ d'application de l'Organisation mondiale du commerce. Même en ce qui concerne les trois domaines de l'activité économique aérienne déjà inclus dans le champ d'application de l'AGCS en vertu de l'Annexe sur les services de transport aérien, les États n'ont guère fait preuve d'enthousiasme à la perspective de soutenir un élargissement plus avant du champ d'application de l'OMC.

4.3 En outre, la principale préoccupation de l'ITF vis-à-vis de l'OMC, c'est qu'une intégration dans l'AGCS romprait inévitablement le lien entre les fonctions de réglementation économique et les fonctions de réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui permet actuellement de garantir que la sûreté et la sécurité priment sur les considérations économiques.

5. ACCORDS DE TYPE « CIEL OUVERT » ET FRET AÉRIEN

5.1 Les accords de type « ciel ouvert » conservent parfois un élément de réciprocité, mais n'ont pas forcément permis d'éviter les abus de position dominante de certains transporteurs qui exploitent des lignes en vertu de ces accords.

5.2 L'ITF estime que si l'on veut protéger l'intérêt national et la dimension de service public des activités aériennes, les clauses qui traitent des pratiques anticoncurrentielles devraient constituer un élément essentiel de ces accords.

5.3 Ces accords n'ont pas atteint leurs objectifs à cause d'autres restrictions d'accès aux marchés ou, plus grave encore, ont ouvert la voie à des pratiques anticoncurrentielles et sapé la capacité des États à exercer un contrôle sur les transporteurs qui sont autorisés à exercer ces droits libéralisés.

5.4 L'ITF exhorte donc les États à faire preuve d'une extrême prudence lors de l'examen de futurs accords de type « ciel ouvert » et adhère complètement à l'approche selon laquelle « les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme. »