

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

LIBÉRALISATION DU FRET AÉRIEN SUR UNE BASE MULTILATÉRALE

(Note présentée par Singapour)

SOMMAIRE

Cette note fait ressortir les avantages de la libéralisation des services de fret aérien et propose des éléments pour la libéralisation de ces services au niveau de forums multilatéraux ou plurilatéraux. La Conférence est invitée à la prendre en considération.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note souligne, afin qu'il en soit débattu, les avantages de la libéralisation des services de fret aérien dans le secteur du transport aérien et propose que la libéralisation progressive de ces services soit poursuivie sur une base bilatérale ou multilatérale, ou les deux, entre membres de l'OACI.

1.2 Au cours de la dernière décennie, la croissance annuelle moyenne du trafic de fret aérien mondial en tonnes-kilomètres sur les services réguliers internationaux a atteint 7,9 %. Une croissance de ce trafic de 10,6 % pour le mois d'août 2002 par rapport au mois correspondant de l'année précédente a été enregistrée, toutes les grandes régions enregistrant des taux de croissance positifs. La croissance annuelle sur le marché des services de messagerie internationaux se chiffre en moyenne à 24 % depuis 1992. De plus, on s'attend à ce que l'utilisation de plus en plus répandue du commerce électronique dans le monde entier génère une demande accrue de transport aérien de fret, en particulier sur le marché des services de messagerie.

2. ÉVOLUTION VERS LA LIBÉRALISATION DU FRET AÉRIEN

2.1 Plusieurs facteurs contribuent à la tendance à la libéralisation des services de fret aérien. En premier lieu, la plupart des pays reconnaissent que des services de fret aérien efficaces contribuent à stimuler la croissance économique et le développement du commerce en facilitant le mouvement des marchandises, ce qui produit des effets multiplicateurs favorables, qui servent les intérêts plus larges des économies nationales. De plus, les pays qui n'ont pas de transporteurs tout-cargo ont tendance à être plus disposés à bien accueillir la libéralisation de ces services, pour compenser le manque de services de fret aérien au niveau de leurs transporteurs nationaux.

2.2 En second lieu, le fret aérien a ses propres caractéristiques, distinctes de celles des services passagers. Les voyageurs aériens préfèrent se rendre directement jusqu'à leur destination dans le temps le plus court lorsque c'est possible. Ils préfèrent aussi un environnement aéroportuaire distrayant, ou doté d'aménagements qui leur permettent de travailler, de rendre le temps d'attente aussi productif et agréable que possible. Par contre, les besoins sont relativement différents pour le transport de fret aérien. Que le fret soit acheminé directement ou en passant par des plates-formes de correspondance dans un ou plusieurs aéroports porte moins à conséquences que ce n'est le cas pour les passagers. Le fret est aussi moins sensible à la durée de transfert, à la synchronisation des vols et aux commodités et services aéroportuaires. Le fret aérien est cependant sensible à d'autres facteurs, notamment, si un changement d'aéronef est nécessaire, à la nécessité de désassembler et réassembler les palettes et au coût des transbordements.

2.3 En troisième lieu, les flux de fret aérien ont tendance à être déséquilibrés ou «unidirectionnels»: le fret a tendance à être expédié de centres de fabrication vers des centres de distribution, ou de centres de production vers des centres de consommation. De plus, de tels déséquilibres peuvent être endémiques, parce qu'ils sont aussi fondamentalement influencés par les déséquilibres import/export entre pays ou régions. Les voyages aériens de passagers, par contre, sont beaucoup plus équilibrés: les passagers ont tendance, en général, à faire des voyages aller et retour (de leur domicile à leur destination et retour). Il en résulte que les tarifs de fret peuvent varier grandement selon la direction du voyage, avec des transporteurs tout-cargo qui organisent parfois leurs réseaux avec des routes indirectes, tandis que les transporteurs de passagers ont tendance à suivre les mêmes routes linéaires reliant deux villes.

2.4 En quatrième lieu, on se rend compte de plus en plus que la notion de trafic «national» — où les services aériens sont censés avoir essentiellement pour clientèle le trafic ayant pour origine ou destination leur «propre» pays — qui constitue la base des négociations bilatérales traditionnelles sur les accords de services aériens est devenue particulièrement peu pertinente pour le trafic de fret aérien. Ceci est dû en grande partie à la mondialisation grandissante du processus manufacturier et à la levée progressive des barrières à l'importation pour les mouvements de marchandises dans de nombreux pays. Il conviendrait donc que les moyens de transporter ces marchandises par voie aérienne soient libéralisés simultanément pour répondre aux exigences des producteurs et des consommateurs.

2.5 Enfin, l'importance relative du fret aérien par rapport aux services passagers s'est accrue. Aujourd'hui, une proportion grandissante de fret de faible poids et de valeur élevée, tel que les pièces d'ordinateurs, est transportée par avion. Cela a changé les perceptions antérieures du fret aérien comme simple sous-produit remplissant la capacité des aéronefs qui n'est pas utilisée pour les passagers.

2.6 Reconnaisant les bienfaits de la libéralisation des services de fret aérien, le Comité sur le transport de fret aérien de la Chambre de commerce internationale (CCI), par exemple, avait appelé «toutes les parties intéressées à poursuivre activement la libéralisation des services de fret aérien aux

niveaux national, régional et international». La libéralisation des services de fret aérien pourrait être réalisée dans le cadre d'accords bilatéraux, plurilatéraux ou multilatéraux. Des mesures qui pourraient être prises pour une libéralisation seraient notamment de découpler les dispositions relatives au fret de celles qui se rapportent aux services passagers, d'avoir un tableau de routes aériennes ouvert, et de lever les restrictions sur les droits de trafic de 3^e, de 4^e et de 5^e liberté.

2.7 La déréglementation, parallèlement à la pratique d'une production juste à temps, peut stimuler la croissance du fret aérien et créer une situation où tant les transporteurs aériens que les expéditeurs de fret seront gagnants, grâce à des tarifs de fret plus bas et à des services améliorés pour les expéditeurs. Des politiques aériennes libérales ont, par exemple, aidé à stimuler les services de transport de fret et les recettes des aéroports, en offrant des options d'expédition plus nombreuses et meilleures pour les entreprises des pays en bordure du Pacifique.

2.8 À l'Organisation mondiale du commerce (OMC), plusieurs pays ont proposé d'inclure les services de fret aérien dans l'annexe à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) relative aux services de transport aérien. Les économies membres du Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont aussi épinglé le fret aérien pour une action prioritaire parmi huit options pour la libéralisation de l'aviation internationale. L'Espace européen aérien commun, entré en vigueur en 1997, permet à tout transporteur (passagers ou fret) de l'Union européenne d'opérer partout où il le désire dans l'Union européenne, y compris sur les routes intérieures de tout autre État membre.

2.9 La proposition de Singapour visant à la libéralisation des services de fret aérien, présentée initialement lors de la quatrième réunion des ministres des Transports de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) en septembre 1998, a reçu un accueil positif de la part des ministres des Transports de l'ANASE. Cela a abouti à l'adoption, par les autorités du transport aérien de l'ANASE, du Protocole d'entente de l'ANASE sur les services de fret aérien, le 19 septembre 2002 à Jakarta (Indonésie). Ce protocole d'entente est considéré comme une étape significative dans l'ANASE, car c'est le premier accord multilatéral de l'ANASE sur les services aériens à être accepté et adopté conjointement par tous ses membres.

3. RECOMMANDATION

3.1 Singapour reconnaît les avantages de la libéralisation du fret aérien et a appuyé activement cette tendance à l'échelon bilatéral ainsi que dans divers forums multilatéraux, tels l'ANASE et l'APEC. Pour les raisons énoncées ci-dessus, Singapour propose que les membres de l'OACI accélèrent le rythme de la libéralisation des services de fret aérien, en particulier des services tout-cargo, à l'échelon multilatéral ou plurilatéral et sur une base de réciprocité dans toute la mesure du possible. Cette libéralisation multilatérale ou plurilatérale des services de fret aérien pourrait comporter les éléments suivants :

- a) Approche progressive pour ce qui est de permettre aux transporteurs désignés de pays membres d'exercer les troisième à septième libertés de l'air pour les services tout-cargo exploités sur des services réguliers ou des vols non réguliers, avec un maximum de souplesse d'exploitation;
- b) Traitement non discriminatoire des transporteurs en ce qui concerne l'accès aux installations au sol, le congé et d'autres services; possibilités d'arrangements de coopération entre transporteurs, tels que le partage de codes;

- c) Calendrier final pour la libéralisation progressive et multilatérale des services de fret aérien, compte tenu de l'évolution des circonstances et des niveaux de développement des diverses économies.

3.2 Singapour recommande en outre que cette libéralisation multilatérale du fret aérien soit réalisée indépendamment de la libéralisation des services passagers, dans laquelle beaucoup de pays ne sont pas encore prêts à s'engager.

4. **SUITE PROPOSÉE À LA CONFÉRENCE**

4.1 La Conférence est invitée à tenir compte de ces façons de voir et de ces recommandations dans son examen de ce point de l'ordre du jour.

— FIN —