

**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 DES SERVICES DE FRET AÉRIEN

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

SOMMAIRE

Beaucoup d'accords sur les services aériens en vigueur aujourd'hui ne sont pas des accords de ciel ouvert, et n'offrent donc pas la souplesse commerciale et opérationnelle nécessaire pour permettre aux transporteurs de fret aérien de répondre à la demande des usagers de façon aussi efficace, économique et rapide que possible. Les droits accordés dans les accords de modèle ciel ouvert des États-Unis et les accords similaires offrent cette souplesse, et constituent la base sur laquelle l'industrie du fret aérien peut le mieux s'épanouir. Tout en préférant les accords intégralement de ciel ouvert, les États-Unis considèrent que la poursuite de la libéralisation des services de fret aérien indépendamment de celle du transport de passagers est appropriée pourvu qu'elle ne freine pas la libéralisation du secteur passagers.

En plus de la négociation de l'accès aux marchés, les États devraient considérer les effets qu'ont sur l'industrie du fret aérien certaines restrictions d'ordre réglementaire se situant en dehors des accords sur les services aériens. L'imposition de restrictions telles que les couvre-feux nocturnes et leurs effets sur les transporteurs de fret aérien est particulièrement préoccupante. Les États ne devraient pas imposer en premier ressort des restrictions d'exploitation, y compris les restrictions sur les vols nocturnes, mais devraient mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion du bruit que prévoit la Résolution A33-7 de l'Assemblée de l'OACI.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 L'importance grandissante que présente le trafic de fret aérien pour l'économie mondiale est largement reconnue, de même que les caractères distincts du transport de fret aérien comparé au transport de passagers sont aussi de plus en plus reconnus. Beaucoup de ces caractères distincts ne sont pas suffisamment pris en compte lors de l'adjonction du fret à l'échange de droits d'accès aux marchés que l'on rencontre typiquement dans les accords sur les services passagers qui ne sont pas entièrement libéraux. Tout en pensant que la meilleure voie est la libéralisation du transport de fret aussi bien que de passagers selon le modèle «ciel ouvert», les États-Unis ont appuyé dans certains cas la poursuite de la libéralisation du transport de fret aérien indépendamment de celle du transport de passagers.

2. LE CAS PARTICULIER DU FRET AÉRIEN

2.1 Plusieurs caractéristiques distinctes du fret aérien doivent être prises en compte lorsque l'échange de droits pour des services de fret aérien est envisagé :

- a) Le trafic de fret s'effectue généralement dans un seul sens, tandis que les passagers font généralement des voyages aller et retour, et que les volumes de trafic dans un sens correspondent rarement aux volumes acheminés dans l'autre sens. Les opérations triangulaires, l'utilisation de plates-formes de correspondance et de fréquents ajustements des routes sont donc nécessaires pour mener des activités de transport de fret commercialement viables. Pour répondre à ces besoins, les accords de ciel ouvert devraient comprendre des structures de routes ouvertes, des droits équivalents pour les services aériens réguliers et les vols affrétés, ainsi que les 1^{re} à 7^e libertés de l'air pour les services tout-cargo.
- b) Le fret peut être groupé sur des plates-formes de correspondance pour une expédition plus efficace, être entreposé temporairement et être acheminé de la façon la plus efficace commercialement. Pour cette raison, les droits de 5^e à 7^e libertés, des droits complets de changement de gabarit, le service à des aéroports coterminaux, la combinaison de numéros de vol sur un même mouvement aérien, l'absence de restrictions quant au type ou à la capacité des aéronefs, ainsi que la souplesse des routes sont d'une importance critique pour que les transporteurs de fret soient en mesure de réagir rapidement aux besoins du marché et d'inclure des points où le volume de fret autonome ne justifierait pas le service.
- c) Tandis que les passagers se rendent à l'aéroport et en reviennent par leurs propres moyens, le fret a besoin de manutention depuis le point d'emballage jusqu'au point de livraison. Il est donc important que les fournisseurs de services de fret aérien aient des droits de services d'escale et des droits intermodaux effectifs pour assurer le service sans discontinuité dont les utilisateurs des services de fret ont besoin.

2.2 Dans un environnement de plus en plus mondialisé, la plupart des accords qui ne présentent pas le niveau de libéralisation correspondant au ciel ouvert n'ont pas la souplesse commerciale et opérationnelle nécessaire pour répondre aux exigences des usagers de façon aussi efficace, économique et rapide que possible. De tels accords peuvent limiter la capacité des transporteurs aériens à réagir aux développements du marché et à exploiter le potentiel du marché régional et mondial qui serait autrement disponible. Cela est particulièrement vrai pour le transport de fret dont la valeur est élevée et qui est

sensible au facteur temps. Avec les engagements de ciel ouvert, la voie est dégagée pour offrir la souplesse nécessaire.

2.3 Le modèle d'accord de ciel ouvert utilisé par les États-Unis répond à toutes les préoccupations particulières des transporteurs de fret aérien. Les dispositions essentielles des accords de ciel ouvert (voir ATConf/5-WP/50, paragraphe 2.3) s'appliquent d'égale façon aux transporteurs de fret et aux transporteurs de passagers. En plus de ces droits, les États-Unis cherchent à inclure la 7^e liberté pour les services tout-cargo dans tous leurs accords de ciel ouvert. Notre expérience a montré que cet ensemble de droits constitue la base sur laquelle l'industrie du fret aérien pourra le mieux s'épanouir.

2.4 Les États-Unis préfèrent conclure avec leurs partenaires des accords de ciel ouvert complets, car il en découle de plus grands avantages économiques pour les États qui ouvrent à la fois les secteurs passagers et fret. Nous avons, cependant, invité instamment les États qui, pour une raison quelconque, ne sont pas encore prêts à libéraliser entièrement le secteur passagers à envisager le ciel ouvert pour le fret seulement, pourvu que cela ne freine pas la libéralisation du secteur passagers. Notre expérience montre que la libéralisation du fret peut construire la confiance et permettre de franchir un pas important vers la libéralisation complète.

3. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

3.1 En plus de la négociation de l'accès aux marchés, les États devraient considérer les effets qu'ont sur l'industrie du transport aérien de fret les restrictions réglementaires qui se situent en dehors des accords sur les services aériens. Les restrictions opérationnelles frappant les aéronefs pour répondre à des préoccupations environnementales peuvent avoir des incidences sur le marché sans nécessité, s'il n'est pas porté attention à leurs effets sur les exploitants ou si d'autres mesures d'un meilleur rapport coût-efficacité ne sont pas envisagées. L'imposition de restrictions telles que les couvre-feux nocturnes et leurs effets sur les transporteurs de fret aérien sont particulièrement préoccupants. Bien plus que ce n'est le cas pour les aéronefs passagers, les transporteurs de fret aérien doivent avoir la souplesse nécessaire pour exploiter des aéronefs aux heures creuses, en particulier aux aéroports où le manque de créneaux impose des contraintes. Cela est particulièrement vrai pour les fournisseurs de services aériens dont les clients exigent une expédition accélérée, avec ramassage tardif et livraison matinale. De nombreux transporteurs de fret prennent livraison des colis le soir, les amènent à une plate-forme de correspondance centralisée où ils peuvent être triés, pour les livrer au milieu de la matinée le jour ouvrable suivant. Les restrictions imposées aux vols de nuit ne sapent pas seulement l'efficacité et la compétitivité des transporteurs, mais elles diminuent aussi l'activité commerciale régionale et le bien-être économique des résidents et des communautés locales.

3.2 Les États-Unis reconnaissent que le transport de fret aérien ne peut continuer à s'accroître, et ses bénéfices pour l'économie à augmenter, que s'il s'effectue de façon sûre et responsable au plan environnemental. Cependant, les États ne devraient pas imposer en premier ressort des restrictions d'exploitation, y compris les restrictions sur des activités nocturnes sensibles. La Résolution A33-7 de l'Assemblée de l'OACI, adoptée à l'unanimité en octobre 2001, prévoit que les États membres de l'OACI qui ont adopté une approche convenue au plan international abordent les problèmes de bruit de façon réactive du point de vue environnemental et responsable du point de vue économique. De plus, les États membres de l'OACI sont convenus que des restrictions d'exploitation ne devraient être envisagées qu'après que toutes les mesures disponibles pour s'attaquer aux problèmes de bruit et de capacité auront été envisagées, et que les coûts et avantages des diverses mesures auront été évalués de concert avec tous les acteurs. Le but est de s'attaquer aux problèmes de bruit de la façon la plus efficiente. Nous invitons instamment les États membres de l'OACI à mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion du bruit

que prévoit la Résolution A33-7. Une telle approche est la seule façon de répondre aux préoccupations environnementales des communautés, tout en préservant les avantages économiques de l'exploitation des services de fret aérien.

4. SUITE PROPOSÉE

4.1 La Conférence est invitée à examiner la façon de voir exposée ci-dessus, et à conclure que :

- a) les caractères distinctifs du fret aérien doivent nécessairement être pris en compte lorsqu'il est débattu de la libéralisation des droits d'exploitation de services aériens;
- b) les accords de ciel ouvert offrent la meilleure base pour l'épanouissement de l'industrie du fret aérien;
- c) les États devraient envisager la mise en œuvre d'accords de ciel ouvert pour le fret seulement, pourvu que cela ne freine pas la libéralisation du secteur passagers.

— FIN —