

**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

**PLAIDOYER POUR LA LIBÉRALISATION DU TRAFIC
EXCLUSIF DE MARCHANDISES**

(Note présentée par l'Association internationale de fret aérien — TIACA)

SOMMAIRE

L'élargissement de l'accès au marché par la suppression ou la réduction du contingentement imposé sur les transporteurs aériens exclusifs de fret par le régime actuel d'accords bilatéraux est un besoin urgent de l'industrie aérienne tout fret. Le transport aérien de marchandises devrait être à l'avant garde de la libéralisation du transport aérien, indépendamment des propositions de libéralisation du transport de passagers, lequel est probablement plus complexe et prendra plus de temps à mettre en œuvre.

La libéralisation du transport exclusif de marchandises devrait être poursuivie en mode accéléré parce qu'elle représente une situation économique différente de celle du transport des passagers et qu'elle peut être bénéfique à l'économie mondiale.

Il est proposé que les transporteurs mixtes conserveraient automatiquement le droit de transporter des marchandises avec les passagers.

Il est escompté que la libéralisation proposée des vols exclusifs de marchandises pourrait servir de modèle à la libéralisation future des droits de transports mixtes.

La suite à donner par la Conférence figure au § 4.1.

¹ Les versions en français et en espagnol ont été fournies par l'Association internationale de fret aérien (TIACA).

1. INTRODUCTION

1.1 Bien que moins important que le transport de passagers, le fret aérien contribue significativement à l'économie mondiale. Son chiffre d'affaire annuel s'élève à environ 225 millions de dollars américains, ce qui correspond grosso modo à 27 millions de tonnes de marchandises transportées annuellement. Si cela ne représente que 2 % du marché mondial en poids, cela compte pour 40 % de la valeur du marché mondial. Pour les 20 prochaines années, le taux de croissance projeté pour le trafic de marchandises est de 6,5 % soit 2 % de plus que le taux de croissance du transport de passagers. Il s'agit d'un des principaux employeurs mondiaux et d'un élément vital du marché mondial.

2. DISCUSSION

2.1 La majorité du fret aérien est déjà le résultat d'un processus de production ou servira à un processus de fabrication, ce qui en fait une industrie de production par opposition à une industrie de consommation. C'est donc un créateur d'emploi et il est devenu un des moteurs principaux de la croissance économique. Peut-être sa plus grande contribution a été de favoriser les échanges commerciaux avec le tiers-monde.

2.2 Le fret aérien est aujourd'hui un élément à part entière et irremplaçable d'un ensemble complet d'activités allant des processus les plus modernes du commerce mondial aux besoins économiques de base de nombreuses économies en développement. Selon la Banque Mondiale, depuis 1985, la part du marché mondial avec les pays en développement est passée de 25 % à 35 %. Bien que dans la plupart des cas il s'agisse de denrées périssables — fruits frais, fleurs et légumes — une portion significative de cette augmentation correspond aux marchandises manufacturées. Le commerce avec les pays développés contribue, certains diraient est essentiel, à la paix mondiale.

2.3 Les chaînes logistiques à cycle rapide dépendent de plus en plus du mouvement des marchandises de grandes valeurs par des avions cargos de grande capacité. TIACA estime que si les pays individuels souhaitent tirer profit des avantages économiques et des possibilités de création d'emploi que cette demande crée, et souhaitent attirer des investissements supplémentaires chez eux, ceci pourrait être facilité en accordant aux avions cargos un accès plus important au marché.

2.4 Une industrie de fret aérien prospère est vitale pour le commerce mondial. Ce point est souligné dans une récente publication de la Banque Mondiale (Publication Technique 527) dans laquelle Daniel Muller-Jentsch note : «La vitesse, la souplesse et la fiabilité de ce service sont des caractéristiques qui ont une valeur supplémentaire réelle pour les utilisateurs. S'ils sont incapables de livrer dans les temps, les fabricants risquent de payer des amendes ou de perdre des commandes. Des livraisons lentes ou imprévisibles forcent les clients à conserver des stocks tampons coûteux. Le manque de souplesse et les longs délais d'obtention rallongent le temps de réponse au potentiel de vente et se traduisent par une rapide évolution du profil de la demande. Les mauvaises prestations de transport augmentent la proportion de fret qui est perdue ou endommagée. La majeure part de la valeur ajoutée logistique est due au fait que les prestations de transport ne sont pas homogènes mais plutôt des services très différenciés. Parmi les principaux paramètres définissant un service de transport particulier, on compte l'acheminement (origine et destination), le calendrier (date et temps de transit), les caractéristiques techniques (type, taille et fragilité du chargement) et la souplesse du service (délai de livraison, fréquence)».

2.4.1 «Les tendances telles que l'approvisionnement mondial, la production à la limite, des cycles de production et des temps d'accès au marché encore plus courts et l'impartition d'étapes

individuelles de la production ont créé une «bande transporteuse mondiale». La gestion de la chaîne logistique a permis à des réseaux de distribution étendus de s'organiser en «entreprises virtuelles». La sophistication croissante de ces systèmes et la suppression des stocks de sécurité ont permis aux entreprises de tête de réduire les coûts logistiques totaux d'environ 50 % en moins de 10 ans». Le rôle joué par les services de transport aérien précisément minutés — combinés aux transports routiers — est évident.

2.5 Les règles actuelles ne conviennent pas au transport aérien de marchandises. Les transporteurs mixtes et les transporteurs tout fret se partagent le marché du fret aérien à 50-50 grosso modo. Ces deux types de transporteurs sont tous deux gouvernés par les mêmes règles de l'ICAO (Organisation de l'aviation civile internationale), utilisent tous deux les mêmes accords bilatéraux et répondent aux mêmes réglementations environnementales et de sécurité. Mais ici s'arrêtent les similitudes.

2.5.1 Les transporteurs aériens exclusifs de fret doivent payer pour le vol avec les seuls revenus issus du chargement. Les transporteurs aériens mixtes considèrent souvent le chargement comme ayant un coût marginal nul parce que même sans ce chargement ils assureraient le transport des passagers. De plus en plus, les gros avions de transport de passagers comme le Boeing 777 et l'Airbus 340 peuvent transporter d'énormes quantités de marchandises — ils ressemblent plus à des avions mixtes, de transport de passagers et de fret, à pont inférieur qu'à des avions de transport exclusif de passagers et en tant que tels, ils peuvent répartir le risque sur les passagers et le fret.

2.6 Il existe une autre différence fondamentale entre les deux types de transporteurs. Les passagers reviennent en général à leur point de départ, assurant un transport dans les deux sens aux transporteurs. Le fret, quant à lui, ne garantit aucun voyage de retour et de nombreux transporteurs de marchandises se voient obligés de voler jusqu'à une troisième destination pour aller chercher un chargement et éviter de voyager à vide. Dans le contexte du système bilatéral actuel, ceci est très difficile pour les transporteurs tout fret et une raison pour laquelle TIACA propose la séparation des droits de trafic pour les transporteurs aériens tout fret.

2.7 Le système actuel aggrave aussi le problème de surcapacité parce qu'il offre une certaine forme de protection aux transporteurs peu performants vis-à-vis des concurrents plus performants. Et tout l'éventail de dispositifs artificiels tels que l'attribution de créneaux, le carburant et le service d'escale, peut alors servir à donner un avantage au transporteur favorisé. Ceci l'encourage souvent à acquérir une capacité qu'il n'aurait jamais pu justifier dans un marché libre. Le système impose que, si vous ne disposez pas d'une quatrième liberté de vol pour ramener un chargement, vous voliez à vide à moins que le transporteur ait la chance de trouver une cinquième, sixième ou septième liberté de vol.

2.8 TIACA estime aussi que lorsque les droits de trafic sont accordés à un transporteur mixte, ils devraient automatiquement comprendre le droit de transporter des marchandises. Nous sommes opposés à la pratique actuelle dans certains pays, qui consiste à refuser ce droit.

2.9 La libéralisation du tout fret devrait aussi permettre une utilisation optimale de la capacité réduite des aéroports.

3. CONCLUSIONS

3.1 Une industrie du fret aérien prospère est vitale pour une croissance continue et la vitalité du commerce mondial. Le système actuel accorde les droits au trafic en se basant essentiellement sur les

besoins du transport de passagers et est incompatible avec les besoins de l'industrie du fret aérien. La séparation des droits de transport des passagers des droits de transport des marchandises offrirait des possibilités mondiales de développement économique, résulterait en une utilisation optimale des ressources limitées des aéroports et soulagerait les problèmes de surcapacité.

4. ACTION PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La conférence est invitée à préconiser avec insistance que les états membres de l'ICAO mettent en œuvre, dès que possible, la réduction ou la suppression du contingentement imposé sur les transporteurs exclusifs de fret par le régime actuel d'accords bilatéraux. Les états membres devraient au minimum adopter la première étape de séparation des droits pour le tout fret des droits mixtes pour les passagers et le fret, menant à une démarche multilatérale pour les États qui partagent le même point de vue.

4.2 L'objectif final est de parvenir à la libéralisation totale de l'accès à tous les marchés par les transporteurs tout fret.

— FIN —