

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LES POINTS 1 ET 1.1
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 1 : Aperçu préliminaire

1.1 Documentation

Le **Secrétariat (WP/2)** expose brièvement les origines administratives et la convocation de la Conférence, les préparatifs qu'il a effectués, ainsi que certaines dispositions concernant l'organisation de la Conférence et ses méthodes de travail.

Le **Secrétariat (WP/4)** donne un aperçu général de la tâche de la Conférence sur la toile de fond des faits nouveaux intervenus dans l'industrie du transport aérien et dans sa réglementation, et explique les tâches principales relevant de l'ordre du jour ainsi que les résultats escomptés.

1.2 Délibérations

1.2.1 Dès le début, un large appui est exprimé pour une libéralisation graduelle, progressive et accompagnée de sauvegardes, ainsi que pour l'orientation de la Conférence sur la question de savoir «comment» libéraliser le transport aérien international, plutôt que «s'il faut» le libéraliser.

1.2.2 Le sens de l'expression «libéralisation graduelle et progressive» est clarifié par renvoi à la Recommandation de la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994, selon laquelle chaque État «déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international», avec un but général de «changement graduel, progressif, ordonné et protégé en vue de l'accès au marché». Par ailleurs, comme objectif de la Conférence, il est fait mention, entre autres, d'un «cadre pour la libéralisation progressive». C'est à chaque État qu'il revient de décider ce qui constituera une «libéralisation graduelle et progressive».

1.2.3 Il est nécessaire que le processus de libéralisation tienne compte des disparités entre les États, de la taille et de la compétitivité des transporteurs aériens, de l'infrastructure du transport aérien et des ressources financières permettant d'assurer la participation effective et soutenue de tous les États au transport aérien international. Dans ce contexte, le processus devrait insister sur une «concurrence loyale», par opposition à une «libre concurrence», sachant qu'il y a des craintes qu'une concurrence effrénée n'entraîne des changements irréversibles qui pourraient être préjudiciables au réseau de transport aérien international.

Point 1.1 : Historique et expérience de la libéralisation**1.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat (WP/5)** présente plusieurs études de cas qui décrivent sommairement des expériences de libéralisation dans l'État ou les États considérés, cette formule fournissant un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. La note propose en outre que l'OACI continue à élaborer et à diffuser de telles études de cas pour aider les États dans le processus de libéralisation.

Le **Secrétariat (WP/20)** présente un bref aperçu des développements en matière de commercialisation dans l'industrie du transport aérien, notamment les changements de la structure des entreprises et des modèles commerciaux ainsi que la commercialisation d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne. La note traite aussi des incidences de la commercialisation des compagnies aériennes, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne dans le contexte général de l'expérience de la libéralisation.

La **France (WP/88)** expose des mesures prises pour accompagner la libéralisation du transport aérien en France afin d'atténuer certains phénomènes en matière de congestion aéroportuaire et de nuisances environnementales. Sur la base de l'expérience, la note conclut qu'il est hautement souhaitable d'anticiper, dans la mesure du possible, certains effets pouvant résulter de la libéralisation du transport aérien.

La **Géorgie (WP/43)** appelle à la réalisation d'une étude sur la libéralisation et demande à l'OACI de fournir aux États les renseignements les plus réalistes et les plus complets possible sur les résultats de la libéralisation qui a déjà eu lieu dans certains États et certaines régions et sur la façon donc la libéralisation de l'aviation civile se répercute sur d'autres secteurs de l'économie.

L'**Inde (WP/86)** décrit les mesures qu'elle a prises en libérant unilatéralement le fret aérien et l'affrètement touristique et, sur la base de son expérience, conseille cette approche aux autres États pour ces deux secteurs d'activité aéronautique.

La **Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) (WP/98)** présente un aperçu de la libéralisation en Amérique latine, dont la promotion s'est basée sur l'harmonisation et la coordination pour permettre une approche graduelle par le biais d'accords sous-régionaux et bilatéraux plus souples, tout en assurant la protection des pays moins développés.

L'**Organisation internationale du Travail (OIT) (WP/31 Révision)** appelle la Conférence à réaffirmer, comme elle l'avait reconnu en 1994, que les travailleurs jouent un rôle majeur dans le secteur de l'aviation et devraient être associés à toutes les discussions concernant sa future réglementation économique. Sa note demande aussi à la Conférence d'adopter une recommandation portant sur le respect de la *Déclaration de*

l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, le rôle capital des travailleurs, les effets sur l'emploi, la promotion du dialogue social et de la participation, et le rôle de l'État.

Le **Secrétariat (WP/23 – note d'information)** fournit des renseignements reliant à l'économie générale un secteur du transport aérien en croissance plus rapide, décrit l'état actuel de l'industrie et présente une estimation de croissance du trafic passagers mondial de 4,3 % par an jusqu'en 2020.

Le **Cambodge, la République démocratique populaire lao, le Myanmar et le Viet Nam (CLMV) (WP/58 – note d'information)** présentent un aperçu de la sous-région CLMV et de l'établissement d'une coopération sous-régionale CLMV dans le domaine du transport aérien, avec son contenu et ses principes, et font état de leur expérience ainsi que des perspectives d'avenir.

La **Chine (WP/25 – note d'information)** fournit des renseignements sur la croissance rapide de son aviation civile, qui joue un rôle de plus en plus important dans le développement socioéconomique du pays et la modernisation de son économie.

Cuba (WP/54 – note d'information) apporte des informations sur son expérience de développement graduel du transport aérien, approche graduelle qui est un processus nécessaire sur la voie de la libéralisation. La note demande aussi que le Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) soit basé sur des modifications apportées de façon uniforme et graduelle à la réglementation, en tenant compte des disparités dans l'infrastructure aéronautique des États membres.

Les **Fidji (WP/45 – note d'information)** considèrent que, pour assurer leur participation durable dans un environnement libéralisé et promouvoir l'intérêt de leur transporteur national, la méthode idéale et la plus réaliste de libéralisation des services aériens internationaux fidjiens se fonde sur l'approche bilatérale au lieu de l'approche multilatérale.

Singapour (WP/37 – note d'information) présente un bref aperçu de la libéralisation des services aériens dans le cadre de l'APEC et par le biais de l'Accord multilatéral, et invite instamment les États à suivre des voies parallèles pour la libéralisation des services aériens et à envisager une approche de la libéralisation en plusieurs phases lorsque c'est nécessaire, pour faire le maximum de chemin et encourager autant de partenaires que possible à s'engager dans le processus de libéralisation.

Les **États-Unis (WP/67 – note d'information)** présentent des renseignements et des conclusions tirées de leurs études empiriques sur les marchés transatlantique et Canada/États-Unis, qui ont démontré l'effet bénéfique des accords libéralisés sur les services aériens.

Les **États-Unis (WP/90 – note d'information)** présentent leur modèle d'accord bilatéral de ciel ouvert, l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international

entre sept États de l'APEC («MALIAT» ou «accord de Kona») et le Protocole relatif à l'accord de Kona comme des exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

La **Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Union européenne (UE) et leurs États membres (WP/61 – note d'information)** donnent les grandes lignes de l'expérience de l'Europe en matière de libéralisation de son marché du transport aérien, qui a été positive, des moyens ayant été trouvés pour répondre à beaucoup des craintes soulevées au début du processus. Les appendices à la note contiennent des renseignements détaillés sur certains aspects d'un marché libéralisé dans différents États membres.

53 États africains (WP/81 – note d'information) présentent un historique de la libéralisation en Afrique, en insistant sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien africain. La note mentionne aussi des expériences d'exploitation liées aux politiques de libéralisation d'autres régions.

Le **Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) (WP/30 – note d'information)** décrit le développement, sur la base du consensus et de la coopération, de ses Huit Options entérinées en 1999, pour rendre les services aériens plus concurrentiels, à un rythme compatible avec l'intérêt national de chacun des membres.

Le **Secrétariat de la Communauté des Caraïbes (WP/89 – note d'information)** souligne les initiatives de la CARICOM pour libéraliser son secteur du transport aérien dans le contexte de son engagement pour l'établissement d'un régime de Marché et Économie uniques.

L'**Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) (WP/60 – note d'information)** expose son programme commun en matière de transport aérien, fondé sur une série d'actions prioritaires intégrées intéressant la sécurité, la sûreté et les infrastructures, pour mener à la libéralisation des services de transport aérien assurés dans les huit États membres.

La **Chambre de commerce internationale (CCI) (WP/35 – note d'information)** passe en revue l'expérience de la libéralisation jusqu'à ce jour aux niveaux bilatéral et régional, qui rencontre des obstacles tels que la limitation de l'investissement étranger et la divergence des politiques de la concurrence. La note met aussi en évidence diverses questions en suspens et examine des voies possibles pour la poursuite de la libéralisation, ainsi qu'une approche pragmatique.

L'**Organisation internationale du Travail (OIT) (WP/66 – note d'information)** présente un résumé analytique d'une étude de l'OIT intitulée *Répercussions de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales*.

Le **Secrétariat du Forum des îles du Pacifique (WP/72 – note d'information)** explique la logique de l'initiative d'élaboration de l'Accord sur les services aériens des îles du Pacifique (PIASA) et les bénéfices attendus de l'accord qui sera établi en

définitive, répond à certaines des questions qui ont été soulevées dans d'autres enceintes et décrit les prochaines étapes de la poursuite du développement du marché unique de l'aviation pour le Pacifique.

1.1.2 Délibérations

1.1.2.1 La Conférence prend note des communications sur les expériences de libéralisation menées dans des États et des régions, et les juge utiles.

1.1.2.2 Selon l'expérience de plusieurs États, la libéralisation unilatérale de certains aspects du transport aérien, tels que les services de fret et l'affrètement touristique, sans la nécessité d'un accord bilatéral, d'une réciprocité ou de modifications des critères de propriété et de contrôle, s'est révélée bénéfique, même si d'autres États marquent une préférence pour l'utilisation d'approches bilatérales et de la réciprocité lors de la libéralisation de ces services.

1.1.2.3 La Conférence note que plusieurs approches régionales et sous-régionales de la libéralisation se sont révélées fructueuses, tandis que dans d'autres régions les efforts de libéralisation ont été entravés par des difficultés pour obtenir les ressources nécessaires aux infrastructures, à la sécurité et à la sûreté. Certains États continuent de préférer une politique bilatérale pragmatique menant à une libéralisation, plutôt qu'une approche régionale.

1.1.2.4 Plusieurs délégués font observer que les études de cas sur les expériences de libéralisation devraient inclure les résultats aussi bien négatifs que positifs de ce processus.

1.1.2.5 Il est fait observer qu'une libéralisation qui inclut l'offre de cabotage soulève des questions concernant la reconnaissance de la certification des aéronefs ainsi que l'imposition interne en ce qui concerne les compagnies aériennes étrangères qui exploitent des services intérieurs.

1.1.2.6 Il est dit que les répercussions de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales indiquent la nécessité de respecter les normes pertinentes en matière d'emploi et de reconnaître l'importance d'une main-d'œuvre bien formée et motivée pour des relations de travail harmonieuses. Il est estimé que la poursuite de la libéralisation du secteur pourrait se heurter à une résistance plus ou moins forte des organisations de salariés. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour éviter que la libéralisation ne compromette le dialogue social et pour faire en sorte que les salariés jouent un rôle actif dans le processus de libéralisation.

1.1.3 Conclusions

1.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations au titre du point 1.1 de l'ordre du jour sur l'historique et l'expérience de la libéralisation, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) une approche des expériences de libéralisation axée sur des études de cas, tout en ayant forcément une portée limitée, fournit un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. Les études de cas sur la libéralisation peuvent aider les États à poursuivre l'élaboration de leurs approches et de leurs options de politique;

-
- b) l'OACI devrait continuer à élaborer et à diffuser par les moyens appropriés des études de cas et des renseignements sur les expériences de libéralisation. Les États devraient être invités instamment à communiquer ce type de renseignements à l'OACI pour qu'elle en fasse une diffusion générale;
 - c) depuis plus de dix ans, les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne deviennent plus commercialisés, dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Le développement dynamique de la commercialisation et l'expansion de la libéralisation continueront d'interagir et d'avoir des incidences réciproques;
 - d) bien que les compagnies aériennes et les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne soient interdépendants, leur commercialisation et leur privatisation dans un environnement libéralisé comportent plusieurs conséquences d'ordre concurrentiel ainsi que des incidences financières pour les deux parties. Une coopération à long terme entre compagnies aériennes et fournisseurs de services est un des moyens de stabiliser cet environnement. De plus, les consultations devraient faire partie intégrante de leurs relations;
 - e) les États devraient évaluer à l'avance et anticiper, dans la mesure du possible, certains effets de la libéralisation sur l'infrastructure et l'environnement qui peuvent résulter des processus de libéralisation du transport aérien;
 - f) la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. Les États devraient observer et respecter la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail* et son suivi, et prendre les mesures nécessaires pour promouvoir le dialogue social avec la participation active des travailleurs, comme moyen de trouver des solutions novatrices et socialement responsables.