

**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
2.5 : Distribution des produits

CODE DE CONDUITE SUR LES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

(Note présentée par l'Arabie saoudite, Bahreïn, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Iraq, la Jamahiriya arabe libyenne, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Oman, le Qatar, le Soudan, la Syrie, la Tunisie, le Yémen et par l'observateur de la Palestine)²

SOMMAIRE

La présente note de travail expose les plus récents développements en ce qui concerne le code de conduite sur les systèmes informatisés de réservation et insiste sur les préoccupations des États arabes concernant l'effet négatif de certaines approches réglementaires dans ce domaine.

La suite proposée figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a établi un code de conduite sur les systèmes informatisés de réservation pour réguler la concurrence entre les différents transporteurs aériens et lui fournir un terrain équitable, et pour fournir au consommateur des renseignements suffisants sur le prix des billets et les conditions de voyage (p. ex. identité du transporteur aérien, durée de vol, etc.).

1.2 La réglementation établie par l'OACI a fourni un cadre mondial non discriminatoire qui encourage une concurrence loyale, cadre au sein duquel de nombreux États (ou régions) ont établi un code de conduite pour réglementer les activités des systèmes informatisés de réservation à travers leurs lois nationales. Ce sont notamment les États de la Commission économique (CE), les États-Unis ou les États arabes.

¹ La version en arabe a été fournie par les membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

² Membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC).

2. ANALYSE

2.1 L'industrie du transport aérien a connu des changements depuis un certain nombre d'années, spécialement lorsque certains transporteurs aériens se sont équipés de systèmes informatisés de réservation ou d'autres canaux équivalents de distribution des produits, ce qui a amené certaines instances de réglementation régionales à revoir certaines normes de mise en œuvre du code de conduite adopté. Ceci a entraîné des dérives, certaines approches réglementaires s'écartant d'une concurrence loyale, avec pour résultat de la discrimination entre compagnies aériennes. C'est dans ce contexte que nous tenons à exposer ci-après notre position et nos préoccupations concernant ces approches.

2.2 Accès à d'autres moyens de distribution

2.2.1 Les ventes directes en ligne ou d'autres systèmes de réservation indépendants des systèmes de distribution internationaux n'ont pas atteint l'intensité nécessaire pour améliorer beaucoup la nouvelle distribution des services de voyages par rapport à ce qu'elle est maintenant. De plus, de nombreux systèmes de réservation ont été construits selon des techniques de réservation informatisée, ce qui est le cas d'Abodo, Amadeus, Travelocity, Sabre, Expedia et World Span, comme exemple pour la relation entre sites de voyages et systèmes informatisés de réservation.

2.2.2 On sait que les réservations informatisées représentent plus de 70 % de l'ensemble des réservations, en utilisant quatre systèmes informatisés de réservation mondiaux. En plus d'employer des agents de voyage pour les réservations et l'émission des billets, de nombreux transporteurs aériens sont hébergés sur certains systèmes de réservation tels qu'Amadeus et Sabre. Ainsi, le haut rang dont jouit le système de réservation est dû à ce qu'il est le principal outil du développement technique lié au marché des réservations et des voyages. Quant aux compagnies aériennes qui sont propriétaires de leur propre système de réservation, elles deviennent progressivement conscientes du fait que l'intégration des activités de ce genre dans celles de gros transporteurs aériens assurera une meilleure qualité du service, sans le fardeau de gros investissements nécessaires pour être toujours à la pointe de la nouvelle technologie.

2.2.3 C'est pourquoi nous accordons une très sérieuse considération aux propositions qui visent à lever les contrôles non discriminatoires sur l'accès aux médias de distribution, aussi bien qu'à celles qui régissent les tarifs.

2.2.4 Le seul résultat de la levée des contrôles sur les systèmes informatisés de réservation serait de permettre que les intérêts des gros transporteurs aériens l'emportent sur ceux des transporteurs plus petits. En pareil cas, le résultat final serait que les grosses compagnies aériennes continueraient à l'avenir à distribuer leurs produits partout, tandis qu'il ne serait pas permis aux petites compagnies aériennes de participer aux canaux de distribution, ce qui rétrécirait leurs possibilités de commercialisation.

2.3 Bandes de données d'information sur les marchés

2.3.1 Ces bandes sont devenues un solide outil de commercialisation pour les compagnies aériennes qui peuvent se permettre d'en faire l'acquisition, spécialement les bandes complètes, qui sont généralement coûteuses et contiennent diverses informations détaillées. Leur conception est examinée aussi par les instances de réglementation. Pour assurer de plus grandes opportunités de concurrence entre les différentes compagnies aériennes, il est d'une extrême importance :

- a) de permettre que toutes les compagnies aériennes aient accès à ces bandes;

- b) de coordonner les détails de l'information au niveau international.

La présentation des détails dans une certaine région ou un certain État rend les transporteurs aériens concentrés dans cette région moins exposés à la concurrence, tout en étant capables d'être fortement compétitifs dans d'autres régions, avec plus de détails au sujet des ventes des compagnies aériennes de ces régions. Ceci limiterait la possibilité que le code de conduite assure un terrain équitable pour promouvoir la concurrence.

2.4 **Vente de bandes de données aéronautiques à des groupes d'aviation**

2.4.1 Le système informatisé de réservation fixe les prix des bandes de données aéronautiques d'une façon qui rend les compagnies aériennes de petite taille ou de taille moyenne incapables d'acheter les bandes complètes, et capables seulement d'acheter un petit groupe de bandes de données d'information sur les marchés locaux, ce qui limite leur capacité d'étendre leur marché et de devenir compétitives sur de nouveaux marchés.

2.4.2 Le code de conduite a donc permis à certains groupes de compagnies aériennes d'acheter collectivement ces bandes de données sans que le terme «groupe» soit défini.

2.4.3 Le but de l'achat collectif étant d'assurer la possibilité et de donner davantage d'opportunités de concurrence entre compagnies de petite taille et de taille moyenne, nous suggérons que l'OACI approuve le concept d'achat collectif et établisse une définition pour les «groupes».

2.5 **Utilisation des avantages des systèmes informatisés de réservation en matière de distribution**

2.5.1 Afin d'accroître la part de marché, le système informatisé de réservation a appliqué le programme d'incitation à participer. Ces questions, qui dépendaient précédemment des chiffres de réservation globaux, ont entraîné de larges abus des avantages des systèmes de réservation, la non-présentation au décollage de passagers ayant réservé, empêchant des clients réels d'avoir accès aux services des compagnies aériennes, et cela spécialement en périodes de pointe, du fait des réservations effectuées par certaines agences de voyages. Nous considérons donc qu'il est important de fixer des contrôles pour l'utilisation appropriée des systèmes de réservation par les participants, afin d'assurer une bonne fourniture des services de voyages à tous les consommateurs.

2.6 **Affichage des renseignements par les systèmes de réservation**

2.6.1 Les systèmes de réservation interviennent encore pour plus de 70 % des ventes des compagnies aériennes, spécialement celles des compagnies de petite taille et de taille moyenne qui, jusqu'à présent, n'ont pas été en mesure de trouver un canal de distribution équivalent aussi puissant que l'Internet. Jusqu'à ce jour, on n'a pas développé au niveau international de canaux de distribution concurrents parallèles aussi fiables que les systèmes informatisés de réservation.

2.6.2 Les offres de voyages faites par l'intermédiaire des systèmes de réservation des agences doivent donc être plus transparentes pour le consommateur, ce qui préservera la réglementation en vigueur, en garantissant que les services de certains transporteurs aériens ne l'emportent pas sur ceux d'autres compagnies d'une manière anticoncurrentielle.

3. CONCLUSIONS

3.1 La réglementation des systèmes informatisés de réservation dans un environnement libéral et compétitif exige que l'accent soit mis sur la nécessité d'une approche qui évite la discrimination et encourage une concurrence loyale, spécialement en ce qui concerne les tarifs et le droit d'accès aux moyens de distribution.

3.2 Pour préserver un environnement compétitif sain dans le domaine de la réglementation des systèmes informatisés de réservation, il faut que soit assurée et facilitée la possibilité pour tous les transporteurs aériens d'obtenir les bandes de données d'information sur les marchés, et que les détails de ces informations soient coordonnés au niveau international.

3.3 La promotion du principe de non-discrimination et la fourniture d'opportunités d'accès aux marchés dans le domaine des systèmes informatisés de réservation exigent d'une part l'approbation de l'achat collectif des bandes de données d'information sur les marchés, par un «groupe» de compagnies aériennes, et d'autre part la définition de «groupe» de manière à inclure l'un des cas suivants, pour ce qui est de l'intérêt des compagnies dans le système informatisé de réservation :

- a) transporteurs aériens intégralement constitués en sociétés;
- b) transporteurs aériens dont le chiffre global de passagers internationaux est inférieur à 25 millions de passagers par an, pourvu que chaque « groupe » ne comprenne pas plus de six transporteurs aériens;
- c) un transporteur aérien ayant plus de 6 millions de passagers internationaux par an ne peut adhérer à un groupe pour l'achat de bandes de données d'information sur les marchés;
- d) chacun des transporteurs aériens d'un groupe peut appliquer les mêmes règles d'analyse que celles des autres compagnies aériennes du «groupe».

3.4 L'application de ces règles et contrôles limiterait les préoccupations relatives aux systèmes informatisés de réservation en ce qui concerne la coopération mutuelle entre grands transporteurs, ayant des besoins spéciaux en ce qui concerne les bandes de données d'information sur les marchés, ce qui affecterait les recettes de celles-ci, tandis qu'elle permettrait aux transporteurs de plus petite taille, inclus *de facto* dans cette définition, d'accéder aux mêmes informations auxquelles les grands transporteurs ont accès.

3.5 Quant à la transparence assurée aux consommateurs grâce aux systèmes de réservation des agences de voyages, elle est garantie par la réglementation des codes de conduite sur les systèmes informatisés de réservation, empêchant que certains voyages de transporteurs aériens l'emportent sur ceux d'autres transporteurs, question de la plus haute importance pour une concurrence loyale.

4. SUITE PROPOSÉE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) approuver les conclusions formulées au paragraphe 3;

- b) inviter instamment les groupes régionaux à ne pas amender les codes de conduite sur les systèmes informatisés de réservation, ce qui entraînerait de la discrimination entre transporteurs aériens et irait à l'encontre du principe de concurrence loyale;
- c) demander à l'OACI d'envisager d'introduire les modifications appropriées dans le Code de conduite de l'OACI sur les systèmes informatisés de réservation à la lumière des conclusions du paragraphe 3.

— FIN —