



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.1 : Accès aux marchés

LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

(Note présentée par la Turquie)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose l'expérience et les vues de la Turquie concernant la libéralisation de l'accès aux marchés ; elle suggère que la conférence réfléchisse à leur sujet en vue de nouvelles avancées dans la libéralisation de l'accès aux marchés au niveau mondial.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir des recommandations présentées au paragraphe 3.

Références : Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6.

1. CONTEXTE ET POURQUOI LIBÉRALISER

1.1 L'aviation civile est un des modèles d'activité qui exigent une approche globale, car elle transcende les frontières nationales. Les aspects de l'aviation civile qui concernent la sécurité, la sûreté et l'environnement sont des préoccupations communes qui suscitent des efforts de tous les pays. L'OACI compte 191 États membres, qui ont des niveaux différents de développement économique et d'infrastructure de l'aviation civile. Beaucoup d'entre eux n'ont pas encore une industrie de l'aviation civile forte, ce qui est d'importance stratégique pour leur développement économique. L'industrie de l'aviation civile a aujourd'hui de nombreuses composantes, incluant le transport aérien (compagnies aériennes), les activités de maintenance et de réparation (MRO), les organismes de formation tels que les organismes de formation au vol, les aéroports et aérogares, les services au sol, les traiteurs et les activités de fret. Cependant, l'élément humain est toujours au cœur de toute activité d'aviation civile.

1.2 Alors que le niveau de mise en œuvre des règles établies par l'OACI pour la sécurité, la sûreté et les opérations s'accroît généralement d'année en année, des règlements nationaux restrictifs sur les questions commerciales dans le secteur de l'aviation prévalent encore sur les approches libérales. De nombreux pays n'ont pas encore libéralisé ce secteur, leurs compagnies aériennes et les installations connexes d'aviation appartenant encore aux États.

1.3 La libéralisation de l'accès aux marchés offre de nombreux avantages au transport aérien car elle génère des possibilités économiques pour l'industrie et crée une concurrence pour la fourniture de biens et services – ce qui peut apporter des emplois et de la croissance, avec pour résultat, en définitive, des avantages en matière de coûts et de qualité pour les consommateurs. Sachant cela, la Turquie, en sa qualité de membre de l'OACI et de la CEAC, ayant un accord d'union douanière avec l'Union européenne, avec laquelle elle est en procédure d'adhésion, encourage l'OACI à promouvoir une libéralisation continue du transport aérien international et est favorable à une démarche étape par étape à cette fin.

1.4 La Turquie a eu au cours de la dernière décennie une bonne expérience de l'utilisation d'une démarche de libéralisation étape par étape (SBSLA). Pendant de nombreuses années, il n'y a eu en Turquie qu'une compagnie aérienne nationale qui était la seule option pour les passagers, avec des services trop chers. Ces dix dernières années, cependant, le marché et le secteur ont été restructurés et réorganisés. Comme première étape, le marché interne a été ouvert à la concurrence pour toutes les lignes aériennes intérieures. La deuxième étape a été la privatisation du transporteur aérien national. Comme troisième étape, les vols internationaux ont été ouverts à la concurrence pour tous les transporteurs intérieurs. Avec la quatrième étape, des droits de trafic supplémentaires ont été accordés aux transporteurs internationaux et des accords bilatéraux (ASA) plus libéraux ont été adoptés. L'étape finale, qui se poursuit, est la libéralisation régionale/ multirégionale dont est prévu la réalisation par une démarche au cas par cas et avec le consentement de toutes les parties prenantes. Toutes ces étapes ont été accompagnées de l'adoption de nouveaux règlements nationaux et d'investissements dans les infrastructures réalisés principalement selon un modèle construction, exploitation et transfert (BOT, *Build, Operate and Transfer*). Le résultat est très encourageant. Le nombre de passagers a triplé, les tarifs aériens ont baissé et de plus en plus d'entreprises ont été créées. Tout en réalisant toutes ces étapes, la Turquie a aussi promu la coopération régionale et aidé des États à développer leur capacité en aviation civile par de la formation, des séminaires et des conférences.

2. PERSPECTIVE DE LA TURQUIE

2.1 La Turquie est convaincue des avantages d'une libéralisation progressive de l'accès aux marchés Tandis qu'elle appuie les notes de travail CEAC/UE se rapportant aux « Principes de base d'une concurrence équitable », à la « Performance des services de navigation aérienne », aux « Faits nouveaux en matière de réglementation de l'industrie dans l'UE et la CEAC », à l'« Attribution de créneaux » et aux « Principes de base en matière de protection des consommateurs », elle a une perspective légèrement différente sur « La propriété et le contrôle des transporteurs aériens » et « La libéralisation de l'accès au marché ». En particulier, la libéralisation de l'accès au marché est considérée comme l'une des questions les plus complexes, car elle fait intervenir la concurrence loyale, l'attribution de créneaux, la protection des consommateurs et d'autres concepts similaires.

2.2 Bien que la libéralisation de l'accès aux marchés contribue à créer des transporteurs forts et à les rendre plus durables, elle peut aussi mener à la création de monopoles et affaiblir de ce fait la position des petits transporteurs sur les marchés. De plus, la libéralisation de l'accès aux marchés ne contribue pas nécessairement à la durabilité de l'industrie de l'aviation civile des États, ce qui est considéré comme étant plus critique. Des marchés dominés par des transporteurs forts pourraient n'être pas disposés à offrir des services pour les routes moins rentables, et ignorer donc les besoins de services publics.

2.3 Dans ce cadre, la Turquie estime qu'il faudrait maintenir dans les accords relatifs à l'accès aux marchés la propriété et le contrôle (O&C, *ownership and control*) substantiels des transporteurs aériens, avec possibilité d'y renoncer et/ou d'alléger progressivement au cas par cas avec le consentement de toutes les parties prenantes.

2.4 La Turquie est favorable à ce que les points suivants soient pris en considération au cours du processus de libéralisation de l'accès aux marchés, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes :

- a) la libéralisation de l'accès aux marchés devrait être envisagée en même temps qu'un accès plus libéral du personnel d'aviation à des possibilités d'emploi dans le monde entier ;
- b) réaffirmant le rôle important du développement et de la durabilité continus de l'aviation mondiale, les marchés développés devraient reconnaître les besoins des marchés en développement par le transfert de connaissances techniques et la promotion d'investissements dans le secteur du transport aérien des États en développement ;
- c) il est important de soutenir le développement des capacités techniques en matière de formation, de maintenance et d'infrastructure des États en développement dans le domaine de l'aviation civile sans compromettre leur développement national ;
- d) un transport aérien durable n'est possible que s'il est mondialement et équitablement réparti partout dans le monde.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée à demander à l'OACI :

- a) d'examiner une approche de la libéralisation étape par étape afin d'assurer un fonctionnement harmonieux et équilibré de l'accès aux marchés pour toutes les parties prenantes ;
- b) d'élaborer des principes de libéralisation progressive de l'accès aux marchés ;
- c) d'envisager de prendre les dispositions et les mesures nécessaires pour éviter les monopoles de transporteurs aériens ;
- d) de continuer de développer des pratiques pour un transport aérien durable, tout en prenant en considération une capacité de l'aviation civile soutenable et mondialement répartie dans le monde entier ;
- e) d'encourager les pays développés à reconnaître les besoins des autres marchés qui sont encore en développement ;
- f) d'évaluer les questions de libéralisation et d'accès aux marchés dans un cadre global incluant les besoins d'investissements pour les marchés en développement et un accès aisé au niveau mondial au marché des emplois dans l'aviation pour les professionnels de l'aviation.