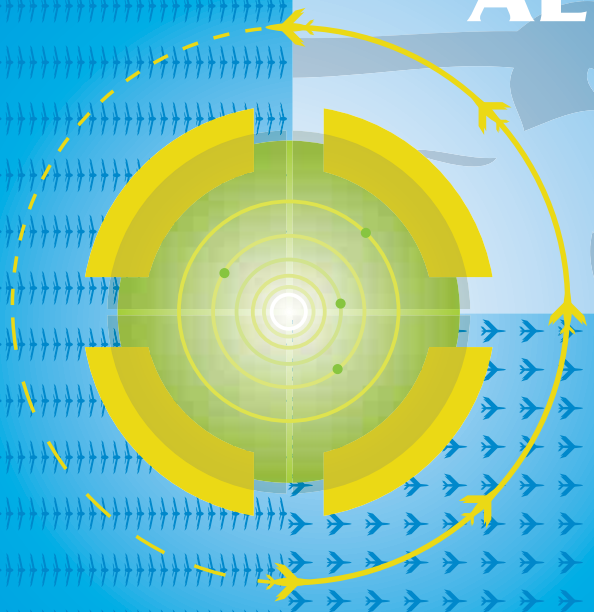
ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

LES TRANSPORTS AÉRIENS ET L'AGCS



DOCUMENTATION SOUMISE POUR LE PREMIER EXAMEN DES TRANSPORTS AÉRIENS AU TITRE DE L'ACCORD GÉNÉRAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS)

1995-2000



Publications de l'OMC
Organisation mondiale du commerce
154, rue de Lausanne
CH-1211 Genève 21
Téléphone: (41 22) 739 52 08
Télécopie: (41 22) 739 54 58
Email: publications@wto.org

© Organisation mondiale du commerce 2006

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

LES TRANSPORTS AÉRIENS ET L'AGCS

DOCUMENTATION SOUMISE POUR LE PREMIER EXAMEN DES TRANSPORTS AÉRIENS AU TITRE DE L'ACCORD GÉNÉRAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS)

1995-2000

En vue du deuxième examen des transports aériens prescrit par l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, le Secrétariat a rassemblé dans la présente brochure la documentation établie en 2000-2001 pour le premier examen. Cette brochure regroupe le document S/C/W/163 et ses six addenda en un seul et même document, avec une table des matières commune et une pagination unique. Elle a pour objet de permettre aux Membres de se reporter facilement aux renseignements figurant dans la documentation établie pour le premier examen.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES x

INTRODUCTION GÉNÉRALE 1

PREMIÈRE PARTIE 1

I. SERVICES DE RÉPARATION ET DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS 3

1. Évolution de la situation économique 3

2. Évolution de la situation réglementaire 7

II. SERVICES DE SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION (SIR) 11

A. SIR CLASSIQUES 11

1. Évolution de la situation économique concernant les SIR classiques 11

(i) Concentration 16

(ii) Expansion alimentée par une extension géographique et par une tarification de plus en plus remise en cause 16

(iii) Extension à d'autres domaines des loisirs et des voyages 18

(iv) Appel à l'épargne publique et coupure des liens avec les transporteurs associés 18

(v) Érosion du rôle prédominant du fournisseur traditionnel de SIR dans la délivrance des billets de transport aérien et diversification ultérieure vers d'autres activités de voyage électroniques 18

2. Évolution de la situation réglementaire concernant les SIR classiques 19

B. NOUVELLES FORMES DE SIR 20

1. Bref historique de la distribution de voyages en ligne 20

2. Analyse des principaux types de fournisseurs de réservations en ligne 21

(i) Agences de voyage virtuelles 22

(ii) Sites Web de compagnies aériennes 24

(iii) Sites Web d'alliances 26

(iv) Portails multi-compagnies 26

(v) Autres types de fournisseurs 28

III. VENTE ET COMMERCIALISATION 29

IV. FRANCHISAGE 30

V. SERVICES AUXILIAIRES DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT LORSQU'ILS SONT FOURNIS EN LIAISON AVEC LES TRANSPORTS AÉRIENS (transit et entreposage) 36

VI. SERVICES DE LOCATION SIMPLE OU EN CRÉDIT- BAIL 39
A. DÉFINITION ET ÉVALUATION 39
B. CRÉDIT-BAIL 42
C. LOCATION-EXPLOITATION 44
ANNEXE – Règlement JAR-OPS 1.165 sur la location 47

VII. SERVICES DE TRAITEUR 49
1. Évolution de la situation économique 49
2. Évolution de la situation réglementaire 50

DEUXIÈME PARTIE 51
INTRODUCTION 51

I. AVITAILLEMENT 53

II. SERVICES D'ESCALE 54
1. Introduction 54
2. Définition 55
(a) Les secteurs du marché 56
(b) Secteurs opérationnels 56
(c) Catégories de sous-secteurs 57
3. Champ d'application – Liens avec la CPC provisoire de l'ONU 57
4. Réglementation et libéralisation 59
5. Évolution économique – Concurrence des tierces parties – Concentration dans le secteur 64
ANNEXE – Liste des services d'assistance en escale. Directive du Conseil de l'Union européenne 79

III. SERVICES AÉROPORTUAIRES 80
A. LES SERVICES AÉROPORTUAIRES ET LEURS FOURNISSEURS 80
1. Introduction: problèmes de définition et de classification 80
2. Évolution économique et réglementaire 90
(a) Trafic 90
(b) Situation financière 93
(c) Évolution marquée dans la propriété des aéroports 96
(i) Tendances mondiales en matière de propriété des aéroports 96
(ii) Aspects de la commercialisation des services aéroportuaires liés au développement 99
(iii) Importance croissante des activités des fournisseurs de services aéroportuaires commerciaux 101
(d) Incidence croissante de la politique de la concurrence dans le contexte des réseaux en étoile et des alliances 101
(e) Incidence croissante des contraintes environnementales dans un contexte d'encombrement mondial 102

(f) Autres évolutions commerciales notables 103
(i) Concentrations et alliances des aéroports 103
(ii) Généralisation des réseaux en étoile et apparition de pivots secondaires 103
(iii) Apparition d'aéroports à faibles coûts 104
(iv) Nouvelles contraintes et nouvelles possibilités en matière de conception des aéroports 104
B. LE SYSTÈME DE FACTURATION INTERNATIONAL EST SOUMIS À DES PRESSIONS CROISSANTES 105
1. Le système de facturation convenu au niveau international 105
(a) Article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale 105
(b) Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne 107
2. Un système soumis à rude épreuve 109
ANNEXE 1 – Contrats de gestion et d'exploitation des aéroports, 1993-2000 112
ANNEXE 2 – Déclaration du Conseil de l'OACI sur les redevances d'aéroport 120
IV. AUTRES SERVICES ANNEXES 127

TROISIÈME PARTIE 129
INTRODUCTION 129
I. SERVICES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES SYSTÈMES DE TARIFICATION 131
A. SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET FOURNISSEURS DE CES SERVICES 131
1. Définition et classification 131
2. Caractéristiques principales 137
(a) Une grande diversité organique 137
(i) Des monopoles naturels regroupés ou dissociés 137
(ii) Coexistence entre fournisseurs publics et privés 138
(iii) Coexistence, et parfois chevauchement, entre fournisseurs nationaux (publics ou privés) et organisations internationales intergouvernementales 138
(b) Dualité et complexité de la nature de ces activités 139
(c) Un système de redevances complexe 140
(i) Les différents systèmes de perception 140
(ii) La nature des redevances n'est pas une question pertinente dans le contexte réglementaire actuel et peut donc subordonner la question à des éléments d'appréciation contradictoires 140
3. Évolution récente de l'économie et de la réglementation: les retards et l'encombrement sont devenus les principaux moteurs de la réforme institutionnelle et de l'innovation technologique 143
(a) Une circulation toujours plus importante des aéronefs 143
(b) Un débat axé en Europe sur l'unification de l'espace aérien 144

(c) Un débat embryonnaire aux États-Unis 147
(d) Une situation financière qui s'améliore mais qui se heurte à de nouvelles difficultés 149
(e) Une évolution limitée mais appréciable des structures institutionnelles, essentiellement motivée par des considérations financières 150
B. UN SYSTÈME INTERNATIONAL DE REDEVANCES SOUMIS À RUDE ÉPREUVE 155
1. Un système de redevances convenu à l'échelle internationale 155
(a) Article 15 de la Convention de Chicago 155
(b) Déclaration du Conseil de l'OACI aux États contractants sur les redevances de services de navigation aérienne 156
2. Les débats de la conférence ANS Conf à Montréal 158
ANNEXE – Déclaration du Conseil sur les redevances de services de navigation aérienne 160

II. SERVICES D'AVIATION GÉNÉRALE ET DE TRAVAUX AÉRIENS 166
1. Introduction 166
2. Définitions et régimes 166
3. Réglementations 169
4. Aviation d'affaires/d'entreprise (y compris la propriété fractionnaire) 170
5. Liens possibles avec la classification CPC de l'ONU (GA/AW) 171
6. Analyse économique 173
(a) L'aviation d'affaires aux États-Unis 173
(b) L'aviation d'affaires en Europe 175
7. Conclusion 175

III. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL 176
A. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE 176
1. Le trafic et les tendances financières 176
(a) Tendances générales 176
(b) Aspects relatifs au développement 181
(i) Afrique 181
(ii) Amérique latine et Caraïbes 181
(iii) Moyen-Orient 183
(iv) Asie/Pacifique 183
2. L'emploi 184
B. ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE 184
1. La privatisation 184
2. Libéralisation bilatérale et intégration régionale 186

QUATRIÈME PARTIE 205

INTRODUCTION 205

A. INTRODUCTION 207

B. LIBERTÉS DE L'AIR 207

1. Libertés opérationnelles: première et deuxième libertés 208

2. Droits de trafic 217

(a) Introduction: historique des droits de trafic 217

(b) Troisième et quatrième libertés 218

(c) Cinquième liberté 219

(d) Liberté dite «sixième liberté» 220

(e) Liberté dite «septième liberté» 222

(f) Liberté dite «huitième liberté» 223

(g) Liberté dite «neuvième liberté» 223

C. SURVOL DES ACCORDS BILATÉRAUX 223

D. DÉSIGNATION 237

1. Introduction 237

2. Désignation dans le cadre des droits d'exploitation 237

3. Évolution du cadre réglementaire 237

E. TARIFS 242

1. Définition d'un tarif 243

2. Élaboration des tarifs 243

3. Types et caractéristiques de tarifs 244

(a) Principaux types de tarifs 244

(b) Tarifs de fret 244

(c) Tarifs d'affrètement 244

(d) Mécanisme de coordination des tarifs de l'IATA 244

(e) Libéralisation des tarifs 246

F. CAPACITÉ 247

G. CONCLUSION 247

CINQUIÈME PARTIE 249

INTRODUCTION 249

1. Introduction 251

I. PROPRIÉTÉ TRANSNATIONALE 252

A. ASPECTS ÉCONOMIQUES 252

B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES 253

1. **Réglementations nationales de la propriété étrangère et dispositions de désignation** 253
2. **Évolution récente de la réglementation** 253

II. COOPÉRATION COMMERCIALE BILATÉRALE («ACCORDS BILATÉRAUX») 256
A. ASPECTS ÉCONOMIQUES: UN PHÉNOMÈNE CROISSANT 256
B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES DES RÉGIMES DE PARTAGE DE CODES 258
1. **Avantages et inconvénients** 258
2. **Principaux aspects de la réglementation du partage de codes** 259
(a) Droits de trafic et questions touchant l'accès aux marchés 259
Autorisations requises 259
Droits spéciaux de partage de codes 259
Partage de codes avec des pays tiers 260
(b) Questions de concurrence 260

III. ALLIANCES GLOBALES 261
A. ASPECTS ÉCONOMIQUES 261
B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES 261

IV. AUTRES FORMES DE COOPÉRATION 262
ANNEXE 263

SIXIÈME PARTIE 283
INTRODUCTION 283
1. **Introduction** 285
2. **Définition d'un créneau** 285
3. **Système des Conférences IATA de coordination multilatérale des horaires** 286
4. **Accès aux marchés internationaux** 288
5. **Union européenne** 288
6. **États-Unis** 290

SEPTIÈME PARTIE 293
INTRODUCTION 293

I. SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS RÉGULIERS 295
A. DÉFINITION 295
B. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE 295

II. SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS NON RÉGULIERS 302
A. CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS 302

B. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR 302
C. ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION 302

III. SERVICES DE FRET 304
A. STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET ÉVOLUTION 305
B. STRUCTURE RÉGLEMENTAIRE ET ÉVOLUTION 310
1. Routes aériennes 310
2. Désignation 310
3. Capacité 311
4. Tarifs 311
5. Autres éléments des accords bilatéraux de services aériens qui influent sur le secteur du fret 312
(a) Transbordement avec changement de gabarit 312
(b) Services non réguliers de transport de fret 312
(c) Propriété 312
(d) Créneaux 312
(e) Pratiques d'éviction par les prix 312
(f) Politique en matière de concurrence 313
(g) Déréglementation du secteur du fret (au plan national et au plan international) 313
(i) États-Unis 313
(ii) Union européenne (UE) 314
(iii) Politiques du «ciel ouvert» pour le fret 315

VI. ACTIVITÉS DE TRANSPORT MULTIMODAL 322
1. Transport multimodal du fret aérien 322
(a) Camionnage 322
(b) Transports air-mer 322
c) Observations générales 322
2. Transport multimodal de passagers 323

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

PREMIÈRE PARTIE

TABLEAU 1
Proportion des dépenses de maintenance, de réparation et de révision dans les charges d'exploitation des compagnies aériennes 3

TABLEAU 2
Principaux fournisseurs de MRO 5

FIGURE 1 11

TABLEAU 3
Les renseignements figurant au tableau 1, pages 9 et 10, du document S/C/W/59 peuvent être actualisés et complétés au moyen du tableau 3 12

TABLEAU 4
Le tableau 4 donne une idée de l'extension géographique progressive des SIR 16

GRAPHIQUE 1
Marché international des SIR 17

GRAPHIQUE 2
Part des SIR globaux, en nombre d'agences de voyage par marché 17

TABLEAU 5 22

TABLEAU 6 23

TABLEAU 7 27

FIGURE 2 28

TABLEAU 8
Représentation géographique de toutes les compagnies aériennes régionales, y compris les opérations de franchise 32

TABLEAU 9
Représentation géographique de toutes les compagnies aériennes régionales, y compris les opérations de franchise 32

TABLEAU 10
Vingt premières compagnies aériennes régionales par nombre de passagers, 1994 32

TABLEAU 11
Vingt premières compagnies aériennes régionales par nombre de passagers, 1999 33

TABLEAU 12
Compagnies aériennes franchisées parmi les 100 premières compagnies régionales 33

ORGANIGRAMME
Alliances mondiales et compagnies aériennes régionales/franchisées 34

TABLEAU 13
Transitaires/sociétés de logistiques dans le monde, 1999 37

TABLEAU 14 39

TABLEAU 15
Avions à réaction loués par des compagnies aériennes offrant des services réguliers internationaux, 1989 et 1998 40

TABLEAU 16
Compagnies aériennes de pays en développement utilisant des aéronefs loués pour offrir des services réguliers internationaux, 1989 et 1998 41

TABLEAU 17 42

TABLEAU 18
Quarante premiers loueurs selon la valeur de la flotte, 1999 43

TABLEAU 19
Utilisation des aéronefs loués avec équipage, services réguliers internationaux, 1997 44

TABLEAU 20
Regroupement sur le marché mondial 49

TABLEAU 21
Leaders mondiaux du secteur – Effectif Diffusion géographique 50

DEUXIÈME PARTIE

TABLEAU 1
Liens possibles entre l'avitaillement et la CPC provisoire de l'ONU 53

TABLEAU 2
Liens possibles entre la classification des services d'escale et la CPC de l'ONU 58

TABLEAU 3
Cadre institutionnel traditionnel de la réglementation aéroportuaire 59

TABLEAU 4
Organisation des services d'escale en Europe - 1993 61

TABLEAU 5
Organisation des services d'escale en Europe - 2000 62

TABLEAU 6
Sociétés de services d'escale indépendantes - 1993 64

TABLEAU 7
Sociétés mondiales de services d'escale indépendantes - 2000 65

TABLEAU 8
Tierces parties fournissant des services d'escale - 2000 67

TABLEAU 9
Monopoles et opérateurs étrangers indépendants situés à l'étranger - 2000 75

TABLEAU 10
Pourcentage moyen de tierces parties situées à l'étranger fournissant des services d'escale - 2000 76

TABLEAU 11
Concentration du marché mondial depuis 1999 77

TABLEAU 12
Classification des services aéroportuaires selon les revenus et les coûts 82

TABLEAU 13
Classification des services aéroportuaires selon les installations 86

GRAPHIQUE 1
Contribution des différentes activités aux revenus de trois systèmes aéroportuaires 88

TABLEAU 14
Revenus par source en 1997 89

TABLEAU 15
Revenus non aéronautiques par source 89

TABLEAU 16
Trafic: agrégats 90

TABLEAU 17
Trafic régulier et non régulier dans les principaux aéroports du monde, 1993 et 1999 91

TABLEAU 18
Classement financier des aéroports Résultats financiers des aéroports - 1998/99 93

TABLEAU 19
Résultats financiers par région - 1997/98 95

TABLEAU 20
Progression du nombre total de passagers (taux annuels) prévue par l'ACI - 1997 96

TABLEAU 21
Fret aérien: Prévisions de taux de croissance annuels en tonnage par région (1997-2010) 96

TABLEAU 22
Propriété et exploitation des aéroports - 1999 97

TABLEAU 23
Principaux secteurs ou services détenus ou exploités par des intérêts privés - 1999 98

TABLEAU 24
Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation du secteur privé dans des pays en développement, par type de projet, 1990-1998 99

TABLEAU 25
Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée dans des pays en développement, par segment, 1990-1998 100

TABLEAU 26
Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée dans des pays en développement, par région, 1990-1998 100

TABLEAU 27
Schéma simplifié du processus de voyage pour les passagers 104

TABLEAU 28
Redevances d'atterrissage et redevances connexes, 1993-1998 105

TROISIÈME PARTIE

TABLEAU 1
Services de navigation aérienne – Classification de l'OACI 132

TABLEAU 2
Fourniture d'autres services de navigation aérienne par le fournisseur ATS 138

TABLEAU 3
Principaux déterminants des redevances 141

TABLEAU 4
Prévisions OACI des mouvements d'aéronefs par grand groupe de routes internationales
(pourcentage d'augmentation par an – année de référence 1996) 143

TABLEAU 5
Proportion des vols européens retardés de plus de 15 minutes 144

TABLEAU 6
Principales sources de financement des services de navigation aérienne (ANS) dans 71 États 1999 149

TABLEAU 7
Propriété et exploitation des services de navigation aérienne 150

TABLEAU 8
Caractéristiques des principaux fournisseurs de services commerciaux de navigation aérienne 151

TABLEAU 9
Redevances d'installation et services de route (1993-1998) 155

TABLEAU 10
Organes de réglementation et règlements régissant l'aviation générale et les travaux aériens - 1999 169

TABLEAU 11
Liens possibles entre les services GA/AW et la classification CPC de l'ONU 172

TABLEAU 12
GA/AW: Données sectorielles 173

TABLEAU 13
1999 – Opérateurs et aéronefs de l'aviation d'affaires 173

TABLEAU 14
Nombre total d'heures de vol assurées par des aéronefs actifs d'aviation générale aux États-Unis, par catégorie d'utilisation (1993–1996)
(En milliers d'heures) 174

TABLEAU 15
Total mondial du trafic commercial international et national
(Services réguliers de compagnies aériennes dans les États contractants de l'OACI: 1993-1999) 177

TABLEAU 16
Trafic commercial international dans le monde
(Services réguliers de compagnies aériennes dans les États contractants de l'OACI: 1993-1999) 178

TABLEAU 17
Résultat d'exploitation et résultat net
(Entreprises de transport aérien régulier dans les États contractants de l'OACI. 1993-1999) 179

TABLEAU 18 180
Répartition des produits et des charges d'exploitation de 1993 à 1998
(Entreprises de transport aérien régulier dans les États contractants de l'OACI, total des services nationaux et internationaux) 180

TABLEAU 19
Répartition régionale du trafic régulier – 1993 à 1999 182

TABLEAU 20
Emploi dans les compagnies aériennes, 1987-1999 185

TABLEAU 21
Évolution de la privatisation des compagnies aériennes par région de 1985 à 2000 185

TABLEAU 22
Principes fondamentaux d'un accord de type «ciel ouvert» 187

TABLEAU 23
Accord de type «ciel ouvert» 187

TABLEAU 24
Liste de pays ayant conclu des accords de libéralisation au 12 septembre 2000 190

TABLEAU 25
Extraits des dispositions des accords et arrangements régionaux sur les services aériens 195

TABLEAU 26
Résumé des trois «paquets» aériens de l'UE 200

QUATRIÈME PARTIE

GRAPHIQUE 1
Droits des libertés de l'air dans les accords de services aériens 208

TABLEAU A1
Liste des membres de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944
(Mise à jour au 4 octobre 2000) 210

TABLEAU 1
Comparaison entre l'ATSAI, le GATT et l'AGCS 213

TABLEAU 2
Points d'accès selon la route 218

TABLEAU 3
Accords régionaux accordant les droits de troisième et quatrième libertés 219

TABLEAU 4
Nombre d'accords octroyant des droits de cinquième liberté et leur pourcentage du nombre total d'accords bilatéraux notifiés à l'OACI de 1993 à 1999 219

TABLEAU 5
Accords régionaux indiquant des droits de cinquième liberté 221

TABLEAU 6
Accords régionaux indiquant des droits de sixième liberté 222

TABLEAU A2
Sommaires des dispositions des accords bilatéraux de transport aérien 224

TABLEAU A3
Libéralisation en Union européenne: élaboration d'une zone commune de l'aviation 236

TABLEAU 7
Critères de désignation des accords bilatéraux (1993-1999) 239

TABLEAU 8
Dispositions sur la propriété et le contrôle des compagnies aériennes étrangères menant des activités dans le pays déclarant 240

TABLEAU 9
Accords régionaux contenant des dispositions sur la »communauté d'intérêts» 242

GRAPHIQUE 2
Structure des conférences de trafic de l'IATA 245

TABLEAU 12
Historique des articles tarifaires dans les accords bilatéraux 246

CINQUIÈME PARTIE

TABLEAU 1
Propriété transnationale par région 252

GRAPHIQUE 1
Enquête 2000 sur les alliances (par date de signature) 256

TABLEAU 2
Genres d'arrangements coopératifs entre compagnies aériennes 257

TABLEAU 3
Trafic, par genre de transporteurs 261

TABLEAU 4
Principales plates-formes de commerce interentreprises (B2B) 262

TABLEAU A1
Investissement transnational, coentreprises, filiales à part entière et désinvestissements dans le transport aérien commercial, 1993-1999 263

TABLEAU A2
Limites à la propriété étrangère (1er octobre 2000) 268

TABLEAU A3
Réglementations nationales sur la propriété et le contrôle dans un certain nombre de pays 270

TABLEAU A4 (A)
Accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000 275

TABLEAU A4 (B)
Tabulation sommaire des accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000 278

TABLEAU A5
Principales caractéristiques des cinq alliances globales 279

TABLEAU A6
Principaux groupes non alignés 282

SIXIÈME PARTIE

GRAPHIQUE 1
Aéroports coordonnés dans le cadre des procédures de coordination des horaires, par degré de coordination 287

GRAPHIQUE 2
Aéroports coordonnés dans le cadre des procédures de coordination des horaires, par région 288

SEPTIÈME PARTIE

TABLEAU 1
Prévisions du trafic passagers régulier de l'OACI 296

TABLEAU 2
Les 200 premières compagnies aériennes de transport de passagers – Données statistiques par région en 1998-1999 296

GRAPHIQUE 1
Coefficient de remplissage passagers – services réguliers internationaux, IATA 297

GRAPHIQUE 2
Transporteurs de l'Asie-Pacifique: moyenne mobile sur quatre mois 297

GRAPHIQUE 3
Transporteurs de l'Amérique du Nord: moyenne mobile sur quatre mois 298

GRAPHIQUE 4
Transporteurs de l'Europe: moyenne mobile sur quatre mois 298

TABLEAU 3
Classement des 50 premières compagnies aériennes de transport de passagers (1999) 299

TABLEAU 4
Industrie européenne du tourisme et du transport d'affrètement (2000) 303

GRAPHIQUE 5
Flux mondiaux de fret
(en milliards de tkm, 1996) 304

GRAPHIQUE 6
Services de fret aérien 305

TABLEAU 5
Principaux transporteurs de fret aérien international
(tonnes-kilomètres réalisées en service international régulier, 1996) 306

GRAPHIQUE 7
Marché de l'express aérien international 307

TABLEAU 6 307
Concentration du marché de l'express international
(Chiffres calculés sur la base des tonnages quotidiens, 1997) 307

TABLEAU 7
Évolution future des principaux marchés régionaux, 1996-2016
(Synthèse des projections de Boeing, Airbus et McDonnell Douglas, en tkm) 308

GRAPHIQUE 8
Croissance prévue du marché de l'express aérien international
(Marché intérieur des États-Unis et marché international, en milliards de tkm) 309

TABLEAU 8
Questions pendantes en matière de fret dans le cadre des accords de «ciel ouvert» 316

TABLEAU A1
Les 50 premières compagnies aériennes de transport de fret (1999) 317

TABLEAU A2
Problèmes associés à la réglementation nationale aux aéroports étrangers
(selon les transporteurs tout cargo des États-Unis) 319

TABLEAU A3
Problèmes liés aux politiques et services aux aéroports étrangers
(selon les transporteurs tout cargo des États-Unis) 320

TABLEAU A4
Restrictions sur l'assistance fret
(redevances d'assistance fret excessives) 321

TABLEAU A5
Importants problèmes associés aux restrictions sur la commercialisation et la distribution locale aux aéroports étrangers, selon les compagnies aériennes tout cargo des États-Unis, par région 321

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Note du Secrétariat

La présente note a été établie à la demande du Conseil du commerce des services dans le cadre de l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien, dont le paragraphe 5 est ainsi conçu: «Le Conseil du commerce des services examinera périodiquement, et au moins tous les cinq ans, l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et le fonctionnement de la présente annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce secteur». Le Conseil a invité le Secrétariat à mettre à jour le document S/C/W/59 du 5 novembre 1998 et le document S/C/W/129 du 15 octobre 1999.

La présente note porte sur l'évolution de la situation économique et réglementaire dans le secteur, sous un angle à la fois historique (1993) et actuel (1999). Comme l'Annexe ne donne pas de définition du secteur, on s'est efforcé d'englober tous les aspects du transport aérien et des services connexes, suivant le modèle du document S/C/W/59 du Secrétariat consacré au même sujet, qui a été examiné durant le programme d'échange d'informations en 1998. On s'est largement inspiré de ce document ainsi que de diverses publications de l'OACI, en particulier le rapport annuel intitulé «*Le monde de l'aviation civile*» (première édition, 1992). On a également puisé dans d'autres sources professionnelles telles que des documents de l'IATA et des articles de presse.

Comme il l'a indiqué durant sa session de juillet 2000, le Conseil a demandé qu'en raison de problèmes de temps, le document soit divisé en trois parties. La première partie présentée ici concerne les points a) à g) énumérés dans le document portant le numéro de job 2451, daté du 19 avril 2000.

Le sujet étant très vaste, la présente note ne vise pas à l'exhaustivité. Au contraire, en dépit de la volumineuse documentation qui a été réunie et exploitée et de l'existence de sources d'information plus larges encore, elle souffre d'une considérable pénurie par rapport aux informations dont on dispose dans le secteur des transports maritimes ou dans celui des télécommunications.[1]

Cela vaut aussi bien pour les informations propres à chaque pays (notamment les pays en développement) que pour celles qui concernent certains secteurs ou aspects tels que les services de location et les services auxiliaires. Cette pénurie touche aussi bien l'aspect économique que l'aspect réglementaire, mais elle est particulièrement contraignante dans le domaine réglementaire, où l'on ne dispose de presque aucun renseignement sur les régimes réglementaires nationaux, sauf pour les pays de l'OCDE.

On a pris comme point de départ le 15 décembre 1993, car c'est la date à laquelle les disciplines actuelles ont été parachevées par la conclusion du Cycle d'Uruguay, plutôt que le 1er janvier 1995, date d'entrée en vigueur de ces disciplines. Toutefois, dans certains cas, une date aussi précise n'avait pas de sens, de sorte qu'on ne l'a pas retenue. De même, dans certains cas, on ne disposait de données que pour une période plus longue (1991-1999) ou plus courte (1995-1999), et ce sont ces données qu'on a utilisées quand cela paraissait opportun.

PREMIÈRE PARTIE

RÉPARATION ET MAINTENANCE

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RESERVATION

VENTE ET COMMERCIALISATION

FRANCHISAGE

TRANSIT ET ENTREPOSAGE

LOCATION SIMPLE OU EN CRÉDIT-BAIL

SERVICES DE TRAITEUR

La présente note est structurée par secteur avec, lorsqu'il y a lieu, des subdivisions par thème. Dans chacun des sous-secteurs ou thèmes, on traite d'abord l'évolution économique, puis l'évolution réglementaire.

1 Voir à titre de comparaison, pour les transports maritimes, les documents S/NGMTS/W/2 et S/NGMTS/W/2/Add.1 à 37 et, pour les télécommunications, les documents S/NGBT/W/3 et S/NGBT/W/3/Add.1 à 39.

I. SERVICES DE RÉPARATION ET DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

1. Évolution de la situation économique

1. Les activités de maintenance et de réparation des aéronefs sont définies au paragraphe 6 a) de l'Annexe comme étant «les activités ... effectuées sur un aéronef ou une partie d'un aéronef retiré du service ... [non compris] la maintenance dite en ligne». Cette définition semble correspondre en gros à ce que l'industrie appelle «maintenance, réparation et révision» («maintenance, repair and overhaul», MRO).

2. Les normes et procédures de MRO sont très détaillées car, outre l'aéronef, toutes les pièces qui le composent doivent être certifiées. Dans les deux cas, il existe des cycles prédéterminés de réparation et de révision pour l'aéronef et une durée de vie pour les pièces (nombre de fois et/ou d'heures qu'une pièce peut être réutilisée, réinstallée ou recyclée avant d'être remplacée). Ces prescriptions de maintenance applicables aux aéronefs de la nouvelle comme de l'ancienne génération ont été déterminées en fonction de l'expérience accumulée par le Maintenance Steering Group (MSG) (Groupe directeur de la maintenance). Ce groupe, formé à la fin des années 50, se compose d'experts appartenant à des ministères des transports, à des constructeurs et à des opérateurs de lignes aériennes. C'est lui qui a établi les normes de vérification applicables aux appareils de l'ancienne génération (DC-8 et DC-9, par exemple) (dénommées MSG-1), qui sont affectées des lettres A, B, C ou D et constituent un programme de maintenance déterminé par un processus. Les directives applicables à la génération des aéronefs qui incluent, entre autres, les DC-10, la série des B-737 et celle des B-747 font partie de la catégorie MSG-2.

3. Toutefois, en raison tant du progrès technique que de la recherche permanente de réduction des coûts, le MSG a constaté que, pour les appareils de la nouvelle génération (séries des A-3 et des B-767), on pouvait respecter ou excéder les mêmes normes de sécurité et réduire globalement les coûts en modifiant la vérification C et en supprimant la vérification D. Ces modifications font partie de la catégorie MSG-3, selon laquelle les aéronefs sont certifiés au titre de la «visite de maintenance lourde» (HMV). Ce sont des procédures «déterminées par des tâches» comprenant une série prédéterminée de vérifications de maintenance à faire dans un ordre numérique (HMV-1, HMV-2 …, par exemple). Chacune contient une liste de procédures requises et, lorsqu'on arrive à HMV-6, l'aéronef a subi des réparations et des révisions équivalant à l'ancienne vérification D sans avoir été mis hors service pendant aussi longtemps. Toute vérification qui va au-delà de HMV-6 est supérieure à l'ancienne vérification D.

4. Le tableau 1, extrait du recueil annuel des charges et produits d'exploitation des compagnies aériennes établi par l'OACI, révèle une croissance régulière, au cours des dernières années, de la part des dépenses de maintenance et de révision par rapport aux charges d'exploitation totales.

5. Dans la mesure où elle est significative, cette croissance doit sans doute être attribuée au fait que les politiques de sécurité, et surtout leur mise en œuvre, sont devenues plus strictes, comme on l'explique plus loin dans la section sur l'évolution de la situation réglementaire. Elle représente aussi un changement par rapport à la tendance évoquée au paragraphe 10 du document S/C/W/59, qui reposait sur une série de la période 1987-1995 et sur une méthode différente. Quoi qu'il en soit, en dépit de toute incidence directe sur les charges d'exploitation, la maintenance reste une préoccupation essentielle pour les compagnies, car elle détermine la disponibilité des appareils, laquelle influe sur les recettes réalisables.

6. Les données micro-économiques établies d'après les recettes des sociétés de maintenance semblent confirmer l'expansion de cette activité durant la période 1993-1999. En outre, les prévisions réalisées par des sources professionnelles indépendantes laissent entrevoir une forte augmentation (jusqu'en 2006). En 1998, le chiffre d'affaires du secteur a augmenté globalement de 8 pour cent (10 pour cent pour l'entretien des moteurs et 15 pour cent pour le reste du matériel). Le chiffre d'affaires réalisé par Rolls Royce dans la MRO a progressé de 50 pour cent entre 1997

TABLEAU 1

Proportion des dépenses de maintenance, de réparation et de révision dans les charges d'exploitation des compagnies aériennes

1993	1994	1995	1996	1997	1998
10,1%	10,0%	10,5%	10,5%	11,0%	11,1%

et 1999, et celui de General Electric est passé de 2,3 à 5,5 milliards de dollars entre 1996 et 1999. La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a estimé le chiffre d'affaires du secteur à 25,5 milliards de dollars en 1998 (22 milliards pour l'aviation civile et 3,5 milliards pour l'aviation militaire). Le cabinet de consultants Frost and Sullivan estime à 37 milliards de dollars le marché total en 2006, alors que, selon le directeur de la division MRO de Rolls Royce, le secteur a déjà atteint 42 milliards de dollars en 1999. Sur ce dernier chiffre, il y aurait 25 milliards de dollars pour les moteurs, 5,3 milliards pour la maintenance en ligne, 4,2 milliards pour la révision des pièces et 7,5 milliards pour l'entretien des cellules. La revue professionnelle Interavia a prévu pour 2005 un marché total de 61 milliards de dollars.

7. Il faut aussi noter d'après les chiffres ventilés ci-dessus que l'aviation commerciale n'est pas le seul client du secteur de la MRO. Le marché militaire occupe une place grandissante, car les forces aériennes, soumises à des contraintes budgétaires, commencent à sous-traiter une partie de leur maintenance (parmi les opérations récentes de ce type figurent des marchés attribués par les forces aériennes des États-Unis, du Royaume-Uni, d'Italie, d'Afrique du Sud, de Belgique, de Nouvelle-Zélande, d'Australie, d'Indonésie, de Colombie et des Émirats arabes unis).

8. L'aviation générale est aussi un client important puisque, aux États-Unis par exemple, 500 avions nouveaux arrivent chaque année sur le marché. Comme les mécaniciens et les ingénieurs sont moins payés dans les installations destinées à l'aviation générale que dans celles destinées aux transports aériens commerciaux, on peut dire que l'aviation générale est en grande partie à l'origine de la pénurie de main-d'œuvre que connaît le secteur, du moins en Amérique du Nord (rien qu'aux États-Unis, il y a un déficit annuel de 4 000 personnes sur un effectif total de 137 000) et en Europe. Témoin aussi de cette importance grandissante de l'aviation générale parmi les clients de la MRO, la création d'une coentreprise entre Lufthansa Technik, Bombardier et LBAS (Lufthansa Bombardier Air Services), destinée à la maintenance des jets d'affaires. Ce segment particulier du marché bénéficie d'une croissance spectaculaire en raison de l'expansion rapide des programmes de propriété fractionnée (étudiés plus loin dans la section sur l'aviation générale).

9. On peut aussi noter d'après ces chiffres l'importance économique de la maintenance en ligne (5,3 milliards de dollars dans l'une des ventilations), qui est actuellement exclue du champ de l'AGCS.

10. Le tableau 2 ci-après énumère les dix principaux fournisseurs de MRO en 1997 par chiffre d'affaires et effectif. On notera toutefois qu'il est incomplet car il ne comprend pas les motoristes. Si ces derniers étaient inclus, GE serait numéro un et Pratt and Whitney numéro trois. Le tableau 2 montre aussi qu'il y a différentes sortes de fournisseurs de MRO et ne comprend pas les équipementiers, qui peuvent être des motoristes, des avionneurs (comme la filiale de Boeing BOLD) ou des fabricants d'avionique.

11. Durant la période 1993-1999, le marché a vu un regroupement progressif en faveur des équipementiers et des filiales autonomes de compagnies aériennes. Cette catégorie de fournisseurs mondiaux de maintenance comprend les compagnies suivantes: Lufthansa, Swissair, Air France, Singapore Airlines et Cathay Pacific. Le regroupement s'est fait au détriment des fournisseurs indépendants et des divisions internes de maintenance[2], surtout dans les compagnies qui ont décidé de désinvestir et de se concentrer sur leurs activités de transport fondamentales (comme BA) et dans les petites compagnies qui ont réduit leur maintenance interne pour utiliser les installations des partenaires avec lesquels elles se sont alliées. Ce dernier phénomène inquiète les syndicats des compagnies, qui craignent en particulier que la concentration de la maintenance de certains types d'aéronefs dans certaines installations spécialisées ne se traduise par une délocalisation des emplois ainsi que par la fermeture des divisions de maintenance internes ou par la sous-traitance à des filiales qui offrent moins d'avantages sociaux. Dans certains cas, les syndicats ont pu imposer une limite maximale concernant la sous-traitance, comme à United Airlines, où elle est de 20 pour cent. On constate parallèlement une tendance des grands acteurs restants à implanter des usines dans les pays où la main-d'œuvre est relativement peu chère comme l'Irlande pour Lufthansa et Swissair (qui possèdent et gèrent ensemble Shannon Aerospace) ou les Philippines pour Lufthansa, le Maroc pour Air France Industries, et la Chine pour Cathay Pacific, Lufthansa Technik et SR Technics. Dans le cas de la Chine, cependant, ce phénomène peut aussi s'expliquer par la nécessité d'être présent sur un marché en croissance très rapide.

12. Parmi les exemples récents de regroupement figure le rachat de TEAM Aer Lingus par FLS (Danemark, fournisseur indépendant) en 1998, de Flight Safety par Boeing, de Cade Industries et de Sundstrand par United Technologies, de National Airmotive par Rolls

2 La part de la maintenance interne au niveau mondial a été ramenée de 90 pour cent en 1970 à 73 pour cent en 1998. Source: *Airline Business*, septembre 1999.

TABLEAU 2
Principaux fournisseurs de MRO[a]

Rang	Société	Type de fournisseur[c]	Chiffre d'affaires en 1997 (millions de dollars EU)	Effectif
1	Lufthansa Technik (ALL)	i	1 750	10 000
2	Air France Industries (F)	ii	870	5 100
3	Sogerma (F)	iii	685	3 700
4	SR Technics (CH)	i	650	3 000
5	Singapore Technologies, y compris Dalfort, ST Mobile (SING)	i	580	4 000
6	BFGoodrich Aerospace (EU)	iv	400	3 700
7	Hong Kong Aircraft Engineering (HK, C)	i	312	4 500
8	FLS Aerospace (DK)	iv	177	1 250
9	Aeronavali (IT)		163	1 500
10=	Dee Howard (EU)		130	1 200
10=	Precision Standard (Pemco) (EU)		130[b]	3 000

a Classés selon le chiffre d'affaires global lorsqu'il est connu. Les services offerts comprennent la MRO lourde pour les transports aériens commerciaux et peuvent inclure les aéronefs militaires. Sont exclues les installations qui ne concernent que les moteurs spécialisés et les composants. Sont également exclues les installations de MRO qui appartiennent à des compagnies aériennes, sauf si elles sont devenues indépendantes et publient des états financiers.

b Tient compte des pertes dues à la fermeture d'une installation à Copenhague.

c (i) filiale de compagnie aérienne; (ii) fournisseur semi-autonome; (iii) fournisseur lié à un constructeur; (iv) fournisseur indépendant.

Royce, et de Greenwich Air Services, UNC, Aviall et Garrett Aviation Services par General Electric.

13. On estime généralement que l'activité des équipementiers continuera de croître, surtout dans le domaine des moteurs. Il se peut même que les équipementiers donnent ou louent des moteurs et tirent leurs revenus de contrats de maintenance à long terme, tandis que les fournisseurs indépendants devront sans doute se concentrer sur certains créneaux. Cela pourrait se produire dans certains domaines tels que le soutien total pour le démarrage (par exemple FLS-easyJet), la peinture d'aéronefs, l'avionique GPS, les communications par satellite, les téléphones passagers, les systèmes de distractions en vol, les kits d'insonorisation moteur et la reconversion d'anciens avions de transport de passagers en avions cargo. En un mot, les contrats pluriannuels et les contrats de soutien total à tarif forfaitaire (permettant de planifier les dépenses de maintenance) deviennent courants dans le secteur.

14. Les divers acteurs du marché tendent à multiplier les coentreprises afin d'être présents dans tous les segments et toutes les zones géographiques. Les tendances en matière géographique et sectorielle apparaissent dans la typologie des coentreprises ci-après:

- coentreprises entre compagnies aériennes de la même alliance, par exemple: Star, Lufthansa Technik et SAS pour les moteurs CFM; Lufthansa Technik et United pour les Boeing 777; et Lufthansa Technik et Air Canada pour les appareils Bombardier;

- coentreprises entre compagnies aériennes membres d'alliances différentes (Lufthansa Technik et SR Technics créant Shannon Aerospace; Lufthansa Technik et Air China créant AMECO; Lufthansa Technik et Lan Chile; Air France Industries et Royal Air Maroc; Air France Industries et TAP; Air France Industries et Air Canada);

- coentreprises entre fournisseurs de maintenance indépendants et compagnies aériennes (SOGERMA et Middle East Airlines);

- coentreprises entre motoristes ou équipementiers et compagnies aériennes (General Electric et Asiana; General Electric, All Nippon Airlines et IHI; General Electric et LOT; General Electric et EVA Air; MTU et China Southern; MTU et Canadien International; SNECMA et Royal Air Maroc; SNECMA et Sabena; SNECMA

et China Southwest; Rolls Royce et Cathay Pacific créant HAES; Rolls Royce et Singapore Airways; Pratt and Whitney et GAMCO-Gulf Air; Pratt and Whitney et American Airlines; Pratt and Whitney et Singapore Airlines; Allied Signal et Malaysian Air System);

- coentreprises entre équipementiers et avionneurs (Sextant Avionique et Airbus à Beijing);

- coentreprises entre compagnies aériennes et avionneurs (Lufthansa Technik et Bombardier créant LBAS);

- coentreprises entre États, compagnies aériennes et avionneurs (gouvernement d'Abou Dhabi et Gulf Air créant GAMCO; Cathay Pacific, Singapore Airlines, Boeing, Direction de l'aviation civile de Chine et gouvernement local du Xiamen créant TAECO).

15. L'évolution de la situation économique dans le secteur fait aussi apparaître des variations régionales. En Europe, le regroupement s'est fait autour de filiales de compagnies aériennes (SR Technics, Lufthansa Technik et Air France Industries), qui ont rapidement mis en place des activités de tierce partie (jusqu'à 46 pour cent dans le cas de Lufthansa Technik) en rationalisant leurs activités grâce à des alliances, des coentreprises et des prises de contrôle. Les fournisseurs indépendants se sont regroupés (par exemple FLS-Team), et bon nombre de compagnies aériennes ont réduit leur maintenance interne ou concentré leurs activités de tierce partie sur des créneaux (par exemple British Airways).

16. En Amérique du Nord, et aux États-Unis en particulier, les compagnies aériennes ont conservé de fortes divisions de maintenance interne (la maintenance interne représente 85 pour cent aux États-Unis, contre 73 pour cent dans l'ensemble du monde). Les seules exceptions sont Southwest Airlines et, dans une moindre mesure, America West. Les compagnies aériennes américaines ont tendance à ne recourir à des opérateurs indépendants que durant les périodes les plus chargées. Parmi les facteurs qui expliquent cette situation, on citera le resserrement des contrôles exigés par la FAA, le régime de responsabilité juridique et la réticence des syndicats. Durant les années 80, de nombreuses compagnies aériennes américaines ont cherché à développer des activités de tierce partie, puis s'en sont retirées. Actuellement, Delta et United cherchent de nouveau à développer de telles activités, mais pas sur une grande échelle. Il subsiste néanmoins un vigoureux secteur de fournisseurs indépendants. On notera aussi que les dépenses de maintenance des compagnies américaines sont en moyenne plus élevées que celles de leurs concurrents internationaux, surtout à cause de l'âge de la flotte nationale: elles atteignent par exemple 15 pour cent des charges totales pour Northwest Airlines.

17. En Asie, jusqu'à la crise financière récente, toutes les grandes compagnies investissaient lourdement dans des installations de maintenance interne. L'Asie, et notamment la Chine, semble aussi la «terre promise» pour les coentreprises, comme on l'a dit au paragraphe 14. En outre, certaines sociétés de maintenance asiatiques ont commencé à investir sur d'autres continents (par exemple Singapore Technologies Aerospace, qui a pris le contrôle de ST Mobile Aerospace Engineering et de Dalfort Aerospace aux États-Unis).

18. En Océanie, Air New Zealand Engineering Services (ANZES) a beaucoup investi pour se doter d'un matériel moderne tel que des logiciels de planification des ressources de l'entreprise, a coordonné ses activités de maintenance avec sa société mère australienne Ansett et a investi en Chine. Sauf pour les divers contrats et coentreprises mentionnés ci-dessus, il a été impossible de recueillir des données dans la presse spécialisée ou dans les études des organisations internationales concernant l'Amérique latine, le Moyen-Orient, les pays de la CEI, le sous-continent indien et l'Afrique.

19. En ce qui concerne les modes de fourniture, les modes 2 et 3 sont essentiels dans cette activité mais, grâce au progrès technique, le commerce effectué par voie électronique suivant les modes 1 et 2 revêt une importance croissante, tandis que l'évolution économique favorise plus qu'autrefois le mode 4.

20. Le mode 2 est très utile, car les avions sont des biens mobiles qui peuvent être réparés n'importe où. De plus, la reconnaissance mutuelle et la convergence réglementaire progressant dans les pays développés mais aussi au niveau mondial sous l'égide de l'OACI (voir plus loin la section sur la réglementation), un nombre grandissant d'ateliers de réparation desservant surtout des clients étrangers sont certifiés. Une proposition récente en vue de rapatrier entièrement la maintenance des avions nationaux sur le territoire national a été rejetée entre autres parce qu'elle aurait été contraire à l'engagement contracté par le pays concerné au sujet du mode 2.

21. Comme le secteur se caractérise par des investissements lourds qui ne sont rentables qu'à long terme, le mode 3 est aussi essentiel, surtout en ce qui concerne les conditions liées aux coentreprises, qui constituent

en l'occurrence une forme très fréquente de présence commerciale.

22. Le commerce électronique a eu évidemment un fort impact sur ce secteur à haute technologie au cours des sept dernières années. Les bases de données sur CD-ROM et maintenant en ligne grâce à Internet ont remplacé l'énorme documentation imprimée qu'il fallait conserver et permettent une mise à jour permanente, des recherches et, dans certains cas, un dialogue en ligne sur les questions techniques avec les services de rédaction. Ce dialogue peut aller jusqu'au télédiagnostic. La base de données BOLD (Boeing Online Delivery) de Boeing enregistre ainsi 20 millions de transactions par an, dont certaines sont consacrées à l'achat de pièces mais beaucoup aussi à des consultations de la documentation et à des échanges de données entre le fournisseur de maintenance, la compagnie aérienne et l'avionneur ou le motoriste. Ces transactions aident les constructeurs à établir des bases de données sur la durée de vie des pièces, le dépannage (à l'aide de l'intelligence artificielle) et la maintenance préventive. Dans un deuxième temps, elles facilitent la conception de nouvelles pièces et accélèrent le processus réglementaire d'approbation. Autre exemple de ces mécanismes de rétroaction par voie électronique, le Collaborative Reliability Management System (CRMS) (Système de coopération pour la gestion de la fiabilité) mis en place par Embraer. La FAA américaine et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) européennes sont en train de rédiger des règles qui obligeront les opérateurs à donner aux constructeurs leur avis sur la fiabilité du matériel.

23. L'un des sites de maintenance électronique les plus sophistiqués est sans doute le site Web mis en place par General Electric, qui offre les moyens suivants: transfert de données, gestion des documents, contrôle des stocks, outils de gestion en ligne des dossiers et de la configuration pour les moteurs, aide autonome comprenant des techniques animées de démontage des moteurs, formation en ligne et vues rotatives en trois dimensions des pièces et composants, forums de discussion, commande de pièces et suivi de la livraison, bulletins de service, simulation permettant de calculer l'effet d'une amélioration potentielle quant à la périodicité des révisions, au coût de propriété et au montant économisé (option de simulation), télédiagnostic avec une assistance 24 heures sur 24 qui analyse les photographies numériques des pièces endommagées, analyse des tendances (comparaison des performances de la flotte en matière de maintenance avec celles des flottes concurrentes), questions souvent posées, bases de données avec outils de recherche intelligents et mesure des performances en termes de coûts et de visites. Au plan interne, les logiciels de planification des ressources de l'entreprise tels que Baan et SAP sont de plus en plus courants.

24. Les plateformes interentreprises se sont également développées dans le secteur de la maintenance, surtout pour la vente des pièces. Il y a ainsi des plateformes de fabricants de composants et des «plateformes neutres», des pièces d'origine et des pièces d'occasion, des systèmes de prix négociés, des enchères inversées et des services d'échange et de gestion des stocks. En voici quelques exemples: Airliance (United Airlines, Lufthansa Technik, Air Canada), Myaircraft.com (United Technologies, Honeywell), Aerospace.com (SITA et AAR corp.), Airbus, l'association de BAE Systems, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon et Commerce One, et tradeAir.com.

25. Enfin, en ce qui concerne le mode 4, la pénurie de personnel qualifié évoquée ci-dessus a stimulé le développement des sociétés spécialisées dans le recrutement et le placement d'ingénieurs et de mécaniciens de l'aviation dans le monde. Ces sociétés connaissent actuellement une croissance à deux chiffres. La division technique et de maintenance de PARC, établie en Irlande, en est un exemple typique avec ses 24 clients sur quatre continents et sa croissance de 22 pour cent d'heures-personnes fournies en 1999.

2. Évolution de la situation réglementaire

26. Les principaux faits survenus dans le domaine réglementaire durant la période 1993-2000 sont liés aux questions de sécurité, dont la maintenance constitue un paramètre essentiel. Toutefois, les réglementations en matière de sécurité peuvent avoir une incidence sur le commerce et créent parfois des frictions dans ce domaine. Il y a aussi des cas où les nouvelles réglementations concernant la fourniture de services de maintenance sont inspirées par des raisons purement économiques.

27. En ce qui concerne les réglementations liées à la sécurité, le principal événement au niveau mondial a été la mise en place par l'OACI de deux importants programmes de supervision de la sécurité qui prévoient des audits très détaillés de la législation et des pratiques nationales des membres relatives à la sécurité, y compris la maintenance. À la suite de la résolution A29-13 de 1992 sur l'»amélioration de la supervision de la sécurité», dans laquelle il reconnaissait que les normes de sécurité internationales de l'OACI nécessitaient une surveillance concrète de la part des gouvernements pour être effectivement appliquées, le Conseil de l'OACI a décidé en 1994 de créer un programme de supervision de la sécurité ayant

pour objet de mettre en œuvre les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en la matière. Un mécanisme de contributions financières et techniques a été mis en place en 1995, et le programme est entré en vigueur concrètement au mois de mars 1996. Ce programme volontaire s'est achevé en 1998, date à laquelle 88 demandes d'audit avaient été reçues, dont 67 avaient été traitées. Il a été remplacé le 6 mai 1998 par le «Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité».

28. Ce nouveau programme universel et obligatoire est issu des conclusions de la réunion des directeurs généraux de l'aviation civile de 147 États qui s'est tenue en novembre 1997. Les participants se sont entendus sur un ensemble de cinq recommandations destinées à renforcer de la manière suivante la supervision de la sécurité par l'OACI:

- par des audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés;
- par une meilleure transparence de ces audits;
- par l'extension de ces audits à d'autres domaines de l'aviation civile ayant une incidence sur la sécurité tels que les services de trafic aérien, les aérodromes et les installations et services de soutien;
- par la coordination du programme de surveillance de l'OACI avec les programmes de surveillance régionaux et nationaux.

Ces recommandations ont été approuvées par l'Assemblée de l'OACI en septembre/octobre 1998 (résolution A32-11). Une unité de supervision de la sécurité a été créée à cette fin au sein de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI. À la fin de 1999, elle avait effectué 49 audits, le but étant d'évaluer tous les États membres de l'OACI pour la fin de 2001. Aucune donnée n'a encore été communiquée sur les activités menées dans le cadre du programme en 2000.

29. Pour contribuer à ce programme et tirer aussi les leçons de son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA), la FAA a élaboré et diffusé un ensemble de réglementations types de l'aviation civile reposant en grande partie sur ses propres réglementations et celles des JAA européennes.[3] L'une des onze parties de cette réglementation type (la partie 6) est consacrée à la maintenance. On peut trouver le texte complet des réglementations à l'adresse suivante: http://www.faa.gov/avr/iasa/calr.htm.

30. Aux États-Unis, la FAA a mis en place en 1992 un programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (International Aviation Safety Assessment program (IASA)), qui consiste à évaluer la supervision de la sécurité des transporteurs étrangers qui desservent ou souhaitent desservir les États-Unis et qui peut se traduire par une limitation ou une interdiction de la desserte du pays en cas de non-respect des normes édictées par l'OACI. Il a été décidé en 1994 de rendre public le résultat de ces évaluations.

31. L'application de ce programme a suscité à plusieurs reprises des tensions avec les pays partenaires, notamment ceux qui ont signé un accord bilatéral de libre survol. En mai 2000, la FAA a modifié sa réglementation IASA[4] en ramenant le nombre des catégories pour les compagnies aériennes étrangères de trois (acceptable, conditionnel, inacceptable) à deux (conforme, non conforme).

32. Le processus de convergence réglementaire, d'abord avec les JAA, puis avec le Canada, déjà exposé dans le document S/C/W/59, s'est intensifié au cours des dernières années. Les JAA et la FAA tiennent des conférences annuelles d'harmonisation et ont arrêté en mai 1997 des procédures de mise en œuvre pour la maintenance (MIP) qui constitueront la base d'accords à signer par la FAA et chacune des autorités nationales de l'aviation qui composent les JAA. Du point de vue opérationnel, les différences entre les règlements respectifs FAR 145 et JAR 145 ont été mises en évidence, et la FAA est habilitée à accorder l'agrément JAR 145 aux installations situées sur le territoire américain; elle participe également aux équipes de normalisation internationale de la maintenance (MIST) communes JAA-FAA qui vérifient régulièrement par sondage les installations bénéficiant de l'agrément JAR 145.

33. Les États-Unis mènent aussi une politique de coopération internationale et de convergence réglementaire à une échelle plus large que la coopération

3 Les membres des JAA sont les suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Malte, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Les pays suivants sont candidats à l'adhésion: Chypre, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Hongrie, Lettonie, Moldova, Pologne, Roumanie, République slovaque, République tchèque, Slovénie et Turquie.

4 *Federal register*, 25 mai 2000, volume 65, n° 102, pages 33751 à 33753.

transatlantique. Cette politique se traduit généralement par la signature d'accords bilatéraux sur la navigabilité (BAA avant 1996) ou d'accords bilatéraux sur la sécurité de l'aviation (BASA depuis 1996) relatifs à la coopération technique et à la certification réciproque de la navigabilité des produits aéronautiques civils, suivis par des accords sur les procédures de mise en œuvre concernant la navigabilité (IPA) et des accords sur les procédures de mise en œuvre pour la maintenance (MIP). Des BASA ont été signés avec l'Allemagne (1996), l'Autriche (1997), le Danemark (1998), la France (1996), l'Irlande (1997), la Malaisie (1996), les Pays-Bas (1995), le Royaume-Uni (1995), la Russie (1998), la Suède (1998) et la Suisse (1996), et d'autres sont en négociation avec le Brésil, le Canada, l'Espagne, l'Italie, la Norvège et la Thaïlande. Des accords MIP ont été signés avec l'Allemagne (1997), la France (1999) et l'Irlande (1999), et des accords IPA avec l'Allemagne (1999), la Malaisie (1997) et la Russie (1998).[5]

34. Dans un avis de projet de réglementation[6], la FAA a sollicité récemment des observations sur une proposition tendant à remanier entièrement le FAR 145. En ce qui concerne les ateliers de réparation étrangers, il s'agirait de supprimer dans presque tous les cas la distinction entre ateliers nationaux et ateliers étrangers et d'appliquer le même régime aux deux. On propose aussi de créer un groupe spécial consultatif chargé de déterminer les domaines où les ateliers étrangers posent des problèmes particuliers de supervision de la sécurité. Ces propositions, pour lesquelles les observations devaient être déposées au plus tard en décembre 1999, sont actuellement débattues et font l'objet de quelques critiques de la part de fournisseurs indépendants et de petites entreprises, qui les jugent excessives.

35. En Europe, l'Association internationale de charter aérien (IACA) a demandé en 1994 aux autorités européennes de mettre un terme, pour des raisons de sécurité aérienne, à l'afflux d'affréteurs sous pavillon de complaisance qui font voler des appareils immatriculés dans des pays où la supervision de la sécurité est jugée moins rigoureuse. En 1996, cette campagne d'opinion a trouvé un écho grâce à l'adoption par l'Union européenne du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA), finalement approuvé en juin 1997 par le Conseil des ministres et dont la philosophie est comparable à celle du programme IASA.

36. L'évaluation se fera essentiellement au moyen d'inspections par sondage sur l'aire de trafic, et l'exécution du programme a été déléguée conjointement à la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)[7] et aux JAA, sa forme institutionnelle définitive restant à déterminer. Le système comprend aussi un échange d'informations avec la FAA et une recommandation faite aux États membres de l'UE d'inscrire dans leurs accords bilatéraux une clause de sécurité et le droit de soumettre à un audit les transporteurs étrangers avec lesquels les voyagistes passent des contrats. La CEAC a aussi signé en mai 1999 un mémorandum d'accord avec l'OACI sur les questions de supervision de la sécurité.

37. Les JAA ont adopté en 1991 le JAR 145 sur l'agrément des organisations de maintenance. Ce règlement a déjà été revu une fois et l'est à nouveau dans le cadre de consultations qui se tiennent depuis le dernier trimestre de 1999. Actuellement, 3 000 organisations de maintenance ont obtenu la certification JAR 145, dont 1 750 en Europe, 1 100 en Amérique du Nord et 150 dans le reste du monde. Les règlements des JAA relatifs à la maintenance incluent aussi un règlement sur la qualification et l'approbation (JAR 66), un sur la formation (JAR 147) et des règles spécifiques de maintenance pour les aéronefs non destinés au transport commercial (JAR-M). Les JAA organisent des équipes de normalisation de la maintenance (MAST) multinationales qui effectuent conjointement des audits sur le territoire des membres des JAA, ainsi que des équipes de normalisation internationale de la maintenance (MIST), qui effectuent conjointement avec la FAA et le Ministère canadien des transports des audits par sondage dans les installations agréées par les JAA hors du territoire des membres. Les pays membres des JAA ont signé en mai 1996 un accord avec le Canada.

38. En Amérique latine, six pays d'Amérique centrale ont conclu en juin 1996 l'Accord d'Ilopango, aux termes duquel ils se sont engagés à mettre en œuvre des procédures d'inspection homogènes, aidés en cela par le Service d'inspection aéronautique technique et opérationnelle institué par l'accord. Dans la même région, le Comité andin des autorités aéronautiques a procédé

5 Situation au 17 février 2000. Source: site Web de la FAA.

6 Docket n° FAA-199-5836, notice n° 99-09, juin 1999, réexamen de la partie 145: atelier de réparation, voir http://www.faa.gov/avr/arm/n99-09.pdf; pour les ateliers étrangers, voir notamment les pages 9, 48 et 49, 59 à 63 et 76 à 79.

7 Les membres de la CEAC sont les suivants: Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

en 1995 à des consultations avec les États-Unis sur la mise en œuvre du programme IASA. La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a signé en septembre 1998 avec l'OACI un accord de coordination sur les questions de supervision de la sécurité.

39. En Asie, les ministres des transports des États membres du Conseil de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont créé en avril 1996 un groupe d'experts sur la sécurité de l'aviation, qui a publié cinq recommandations en 1997. L'Australie a entrepris en 1997 d'harmoniser unilatéralement ses règles de sécurité avec celles de la FAA.

40. En ce qui concerne l'évolution de la situation réglementaire sur la base de considérations économiques, on peut noter la directive adoptée récemment par le Ministère indien de l'aviation civile, qui exige que toutes les opérations de maintenance jusqu'aux vérifications C (c'est-à-dire toutes sauf la maintenance très lourde correspondant aux vérifications D) soient désormais effectuées dans le pays, mesure qui s'applique à plus de 150 aéronefs et repose sur des considérations liées à la balance des paiements et sur des considérations industrielles.[8]

8 Voir le bulletin électronique Aerosafety and Maintenance, Mac Graw and Hill Editors, 16 juin 2000, numéro de la page 7, à http://www.awgnews.com.

II. SERVICES DE SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION (SIR)

41. Les services de systèmes informatisés de réservation (SIR) sont définis au paragraphe 6 c) de l'Annexe comme des «services fournis par des systèmes informatisés contenant des renseignements au sujet des horaires des transporteurs aériens, des places disponibles, des tarifs et des règles de tarification, et par l'intermédiaire desquels des réservations peuvent être effectuées ou des billets délivrés». Ils sont tous étudiés aux paragraphes 17 à 30 du document S/C/W/59 ainsi qu'aux paragraphes 5, 19 C a), 19 D a), 20 a) et à l'annexe 1 du document S/C/W/119, page 13.

42. Durant la période 1990-1993, lorsque l'Annexe a été rédigée, il y avait une identité absolue entre les services de SIR et les fournisseurs de SIR: les services de SIR n'étaient fournis que par des fournisseurs de SIR et les fournisseurs de SIR ne fournissaient que des services de SIR. Entre 1993 et 2000, cette identité absolue a disparu. D'une part, les fournisseurs de SIR ont commencé à offrir d'autres services tels que des services de réservation pour les transports non aériens (services mondiaux de distribution (SMD), dont la classification reste à définir), des services d'agent de voyage, des services informatiques, voire des services de télécommunications. D'autre part, comme la définition des SIR est vague et n'exige pas, par exemple, que l'information contenue dans le système englobe toutes les compagnies aériennes, on pourrait tout à fait classer comme services de SIR les activités des agences de voyage, compagnies aériennes, alliances de compagnies aériennes et autres entreprises qui ont commencé à offrir des réservations et des billets en ligne.

43. On rendait déjà compte en partie de ce double mouvement dans le document S/C/W/59, où les paragraphes 17 à 19 et 24 à 30 étaient consacrés aux services de SIR offerts par les fournisseurs de SIR, et les paragraphes 19 à 23 aux nouvelles formes émergentes de services de SIR. Au bout de près de deux ans, la situation a évolué et s'est éclaircie, et l'on dispose à présent de chiffres, de données et de prévisions sur ces nouvelles formes. Entre-temps, le monde des SIR traditionnels a connu des transformations notables. On examinera successivement dans la présente section les SIR classiques et les nouvelles formes de SIR.

A. SIR CLASSIQUES

1. Évolution de la situation économique concernant les SIR classiques

On peut décrire les SIR classiques au moyen de la figure suivante:

FIGURE 1

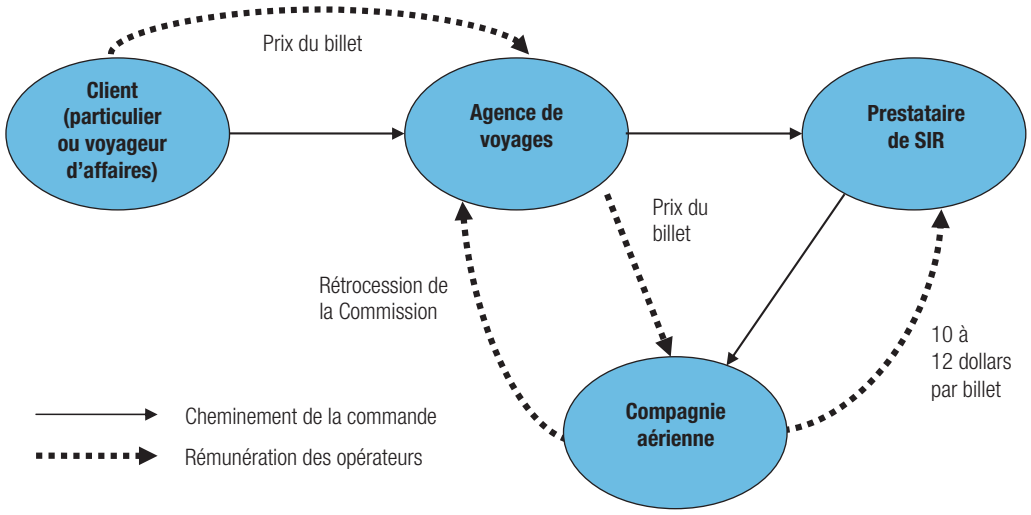


TABLEAU 3

Les renseignements figurant au tableau 1, pages 9 et 10, du document S/C/W/59 peuvent être actualisés et complétés au moyen du tableau 3:

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
Date de création	1946 - 1959	1971 (Apollo d'United) 1987 COVIA 1990 Galileo 1993 Fusion générale en Galileo international	1987	1982 (Delta-DATASII) 1976 (TWA -PARS) 1990 (Fusion)	1988
Recettes en 1999	2,435 milliards de dollars	1,526 milliard de dollars	1,272 milliard de dollars		
Part du marché[a]	24%	28%	34%	13%	
Actionnariat d'origine	AMR corp. (société de holding d'American Airlines)	Aer Lingus, Air Canada, Alitalia, Austrian, British Airways, KLM, Olympic, Swissair, TAP, United Airlines, US Airways	Lufthansa: 29,2% Air France: 29,2% Iberia: 29,2% SAS: 12,4%	Delta Northwest TWA	Cathay Pacific, Singapore Airlines
Actionnariat en juillet 2000	Public à 100% depuis mars 2000; plan de rachat en cours pour 100 millions de dollars	Public à 73,2% depuis mai 1999, y compris 6,7% d'autocontrôle (anciennes parts de BA); parts restantes: United: 17,6%; Swissair: 7,7%; Olympic, Air Canada, Alitalia, Aer Lingus, Austrian: 1,5%; plan de rachat pour 500 millions de dollars	Public à 40% Air France: 23,3%; Iberia: 18,3%; Lufthansa (actions A): 18,3% depuis oct.-déc. 1999; droits de vote: Air France: 35,7%; Iberia: 27,9%; Lufthansa: 27,9%; public: 8,4%	Delta: 40% Northwest: 34% TWA: 26%	All Nippon Airways, Cathay Pacific, China Airlines, EVA Airways, Garuda, Hong Kong Dragon Air, Malaysian Airlines, Philippines Airlines, Royal Brunei, Silkair, Singapore Airlines: 65%; SABRE: 35% depuis février 1998
Modifications intermédiaires de la répartition du capital	18% vendu au public en 1996	35% vendu au public en 1997	Remplacement de SAS par Continental en 1995		China Airlines, Malaysian Airlines, Philippines Airlines, Royal Brunei: 1988-90; Silkair: 1990; Dragon Air, ANA: 1992; Garuda: 1993; EVA Airways: 1994
Nombre d'employés	10 000	2 600	2 800 avec les sociétés nationales de commercialisation, 1 700 sans elles	3 200	Siège: 400 Sociétés nationales de commercialisation: 450

a Source: Amadeus. Seuls quatre acteurs mondiaux sont pris en compte. On pourrait arriver à des résultats différents à partir d'autres chiffres partiels présentés par d'autres fournisseurs de SIR.

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
Nombre de réservations aériennes en 1999	331,1 millions	320,6 millions	343,9 millions		
Valeur des réservations	71 milliards de dollars EU	55 milliards de dollars EU			
Nombre d'agences de voyage connectées	47 000	41 000	48 500	18 000	9 300
Nombre de terminaux	210 000	169 700	205 700 (134 300 dans des agences de voyage, 71 400 dans les bureaux de vente de 114 compagnies aériennes)		23 300
Nombre de pays couverts	45	107	134 au moyen de 67 sociétés nationales de commercialisation	60	18 (tous en Asie) au moyen de 38 sociétés nationales de commercialisation
Coopération avec d'autres SIR	Part de 35% dans Abacus	A absorbé GETS en 1997 avec un système de conversion étalé sur deux ans (1997-1999)	- A absorbé System One en 1993 - Coentreprise avec Korean Airlines (Amadeus: 32%, KAL: 68%) pour exploiter le SIR TOPAZ en Corée		- Système accueilli et maintenu par SABRE depuis 1997 après l'expiration d'un accord avec Worldspan - 40% de participation dans Infini (60% restants à All Nippon Airways) qui est aussi un système géré par SABRE - Coentreprise avec Air India et Indian Airlines (49%) et les services de conseil Tata (2%)
Nombre de compagnies aériennes acceptant des réservations	440	537	505	527	
SMD: réservations non aériennes et pourcentage du total	38,8 millions 10,8% des réservations totales	29,3 millions 9,1% des réservations totales	28,8 millions 7,7% des réservations totales		
SMD: nombre de loueurs de voitures accessibles à la réservation et d'implantations	50 sociétés	38 sociétés dans 18 000 lieux	48 sociétés dans 23 500 lieux	44 sociétés dans 17 300 lieux	50 sociétés

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
SMD: nombre de propriétés et de sociétés hôtelières accessibles à la réservation	45 000 propriétés	45 000 propriétés 225 sociétés	51 300 propriétés 319 sociétés	39 000 propriétés 200 sociétés	50 000 propriétés
SMD: autres produits SMD		350 voyagistes	Transbordeurs, voyagistes rail, croisières, assurance	27 voyagistes, 49 fournisseurs de services de voyage spéciaux	
Technologies de l'informatique: fourniture et/ou gestion de sites Web de compagnies aériennes		Ual.com, Sabena	55	80	
Technologies de l'informatique: fourniture et/ou gestion de sites Web d'agences de voyage		GetThere.com Uniglobe.com	3 162	Expedia Price.line.com	
Technologies de l'informatique: fourniture et/ou gestion de sites Web d'autres vendeurs de voyages			Wal-Mart Expresso Group (e.viaggi.com)		
Technologies de l'informatique: gestion de portails multicompagnies			On-line Travel Portal (OTP)	Orbitz	
Technologies de l'informatique: affichage des alliances		«Preferred Availability» pour Star	«Alliance display» pour Star	«Worldspan alliance display» pour Skyteam et Qualiflyer	«Alliance Manager» pour OneWorld et Star
Technologies de l'informatique: coopération en matière de commerce mobile[b]	Oracle SABRE - Vodafone, Travelocity–BT Cellnet	Motorola	Nokia, Ericcson, Wideroe		

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
Technologies de l'informatique: autres activités	- SABRE E Market place en association avec Ariba (plateforme interentreprises) - Encryptix (systèmes d'impression de billets à domicile)	- Stamp.com et encryptix (systèmes d'impression de billets à domicile) - Shepherd systems (logiciels pour compagnies aériennes) - Quantitude (services de télécommunication pour compagnies aériennes)	Coopération avec Broadvision (éditeur de logiciels), Hewlett Packard et Bank of America		
Recettes provenant des technologies de l'informatique et pourcentage par rapport aux recettes totales si disponible	1,865 milliard de dollars 40% des recettes totales	650 millions de dollars	200 millions de dollars		
Services d'agent de voyage: agences de voyage virtuelles détenues directement (en tout ou partie)	Travelocity.com Preview.travel4[c]	Trip.com5[d]	Amadeus.net Vacation.com6[e] Terra Networks		
Services d'agent de voyage: sociétés spécialisées dans les voyages d'affaires détenues directement	Sabre Business Travel Solution		Coentreprise avec SAP systems		

Note: Lorsqu'une case est vide, cela veut dire non pas que le fournisseur de SIR n'a pas d'activités dans le domaine concerné mais qu'il a été impossible de recueillir les données correspondantes.

b Renseignements et réservations concernant des compagnies aériennes sur des téléphones portables, des assistants personnels et des ordinateurs portables.

c Sur le point d'être fusionnés; 1,2 milliard de recettes, 17 millions de clients enregistrés, troisième plus grand site de commerce électronique.

d 3,5 millions d'utilisateurs enregistrés.

e 9 400 agences de voyage aux États Unis.

44. D'après le tableau 3 et les renseignements tirés de diverses sources (presse spécialisée, sites Web de ces sociétés, OACI), on peut considérer que les services de SIR classiques ont connu cinq grandes évolutions durant la période 1993 - 2000:

i) concentration;
ii) expansion alimentée par une extension géographique et par une tarification de plus en plus remise en cause;
iii) extension à d'autres domaines des loisirs et des voyages;
iv) appel à l'épargne publique et coupure des liens avec les transporteurs associés;
v) érosion du rôle prédominant du fournisseur traditionnel de SIR dans la délivrance des billets de transport aérien et diversification ultérieure vers d'autres activités de voyage électroniques.

(i) Concentration

45. En 1994, Amadeus a pris le contrôle de System One, un SIR appartenant à Continental et exploité par Electronic Data System. La même année, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont mis fin à leur partenariat dans Gemini, la seconde adoptant le système SABRE et la première Galileo. En 1997, Galileo a pris le contrôle de GETS avec une période de conversion de deux ans. La même année, SABRE a pris une participation de 35 pour cent dans Abacus International et remplacé Worldspan comme système d'exploitation d'Abacus. Abacus lui même a pris une participation de 40 pour cent dans le SIR japonais INFINI (les 60 pour cent restants appartenant à All Nippon Airways). En 1998, Amadeus a pris une participation de 32 pour cent dans le SIR coréen TOPAZ (les 68 pour cent restants appartenant à Korean Airlines), dont il est devenu le système d'exploitation. La même année, il y a eu des pourparlers en vue d'une fusion entre Amadeus et Worldspan, mais cette idée a apparemment été abandonnée depuis lors. Arthur Andersen a fait une tentative pour s'implanter sur ce marché en 1998 1999, mais il s'est ensuite retiré. EDS continue à gérer un système exclusif pour Continental, mais apparemment sans plan d'expansion. Il reste donc pour le moment quatre acteurs mondiaux (SABRE, Galileo, Amadeus et Worldspan), un acteur régional solide (Abacus) et deux systèmes locaux notables (INFINI et TOPAZ), tous les acteurs régionaux et locaux étant liés d'une manière ou d'une autre aux acteurs mondiaux.

(ii) Expansion alimentée par une extension géographique et par une tarification de plus en plus remise en cause

46. Des services de SIR sont actuellement offerts dans plus des trois quarts des pays Membres de l'OACI. Le système qui dessert le plus grand nombre de pays est Amadeus (134), suivi par Galileo (107), Worldspan (60), SABRE (45) et Abacus (18). La forme de la desserte est également intéressante: le fournisseur de SIR ne crée pas une société nationale de commercialisation dans chaque pays. Ainsi, Amadeus dessert ses 134 pays avec seulement 67 sociétés nationales de commercialisation. Cela semble montrer que le mode 3 n'est pas le seul à intervenir mais que le mode 1 joue un rôle essentiel dans les pays où aucune société nationale de commercialisation n'a été implantée. Inversement, comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, Abacus dessert 18 pays avec 38 sociétés nationales de commercialisation, ce qui montre qu'il peut y avoir plusieurs sociétés nationales de commercialisation dans le même pays.

47. La dimension des marchés respectifs est très variée, comme le montre le diagramme 1.

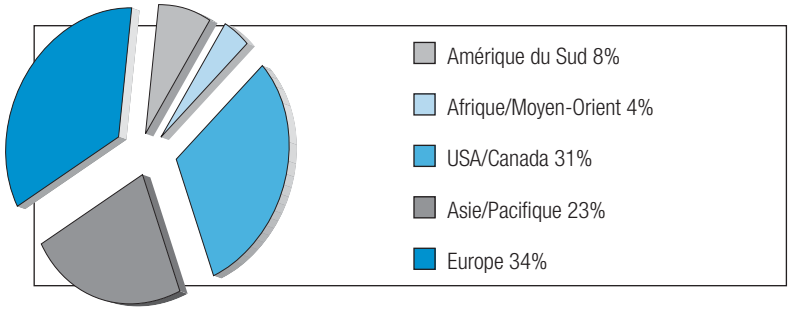
TABLEAU 4

Le tableau 4 donne une idée de l'extension géographique progressive des SIR:

	1994	1995	1998
Pays sans SIR	56	55	45
Pays ayant un seul SIR	45	49	43
Pays ayant au moins deux SIR	82	81	97

Source: ICAO.

DIAGRAMME 1
Marché international des SIR

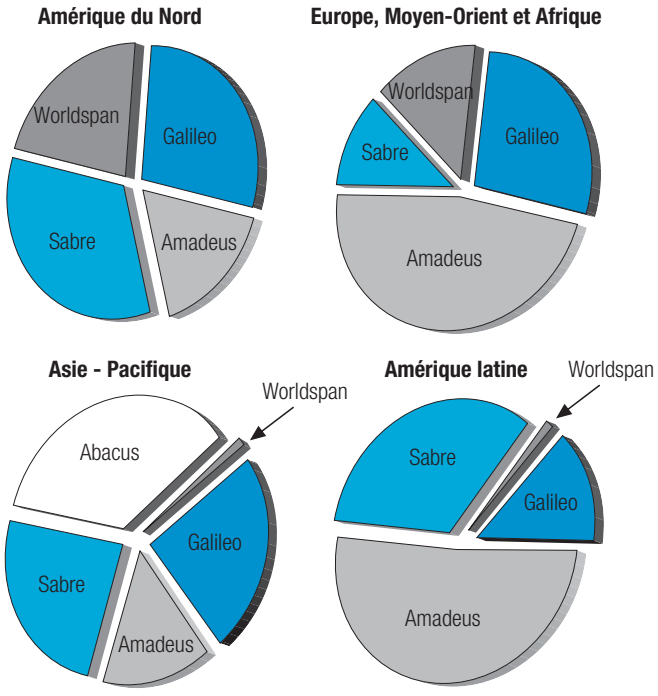


48. Le marché américain représente à lui seul plus de 30 pour cent d'un marché évalué à 5 milliards de dollars par an. Les seules données mondiales disponibles au sujet des parts de marché (Amadeus, 34 pour cent; Galileo, 28 pour cent; SABRE, 24 pour cent; Worldspan, 13 pour cent) sont limitées aux quatre acteurs mondiaux. On ne connaît pas la méthode précise employée pour calculer ces chiffres, et les chiffres partiels donnés par les autres SIR ne concordent pas.[9] Il faut donc les prendre avec une certaine précaution. La puissance respective des cinq grands acteurs sur les marchés régionaux est aussi très variable, comme le montrent les diagrammes à secteurs.

49. Toutes ces sociétés ont signalé une croissance régulière du nombre de leurs réservations et de leurs recettes au cours des sept dernières années. Toutefois, une part importante de cette croissance est liée depuis quelques années à l'expansion géographique mentionnée plus haut, car les nouveaux marchés se développent beaucoup plus vite que les marchés établis. Jusqu'à ces derniers temps, la tarification des SIR – commission forfaitaire d'environ 10 à 12 dollars par segment réservé – garantissait une activité indexée sur le volume du trafic aérien, lequel progressait de toute façon. Même la concurrence en matière de prix entre les compagnies aériennes n'avait pas d'effet défavorable: comme la rémunération des SIR était forfaitaire, la concurrence ne faisait qu'accroître le trafic, et donc les recettes des SIR.

9 La somme des proportions de réservations revendiquées par chaque système dépasse largement 120 pour cent.

DIAGRAMME 2
Part des SIR globaux, en nombre d'agences de voyage par marché



50. Il se peut néanmoins que la situation évolue assez rapidement. Sous la pression de leurs clients et des autorités réglementaires, les SIR ont déjà commencé à ne plus facturer de commissions sur les réservations doubles et fictives. Ensuite, lorsqu'ils agissent comme moteurs de réservation pour les nouveaux circuits de distribution (agences de voyage virtuelles, sites Web de compagnies aériennes, etc.), ils facturent des commissions plus proches de 1 à 2 dollars que de 10 à 12 dollars, et la part de ces circuits est en augmentation. Enfin, comme les compagnies aériennes associées ont cédé leur SIR, elles n'ont plus le même intérêt à ce que les commissions soient élevées.

(iii) Extension à d'autres domaines des loisirs et des voyages

51. Au cours des dix dernières années, les SIR se sont transformés en systèmes mondiaux de distribution (SMD). Les activités des SMD sont l'extension des SIR à d'autres types de transports tels que les billets de chemin de fer ou de transbordeur ou la location de voitures, mais aussi plus largement à des activités liées au voyage telles que l'hôtellerie, les centres de villégiature, les croisières, les voyages organisés ou à des loisirs tels que les billets d'opéra, de cinéma et de théâtre, ou même à des activités non liées au voyage comme l'assurance.

52. Pour les trois fournisseurs mondiaux de SIR au sujet desquels on possède des données, cela représente déjà environ 10 pour cent des réservations (10,8 pour cent pour SABRE, 9,1 pour cent pour Galileo et 7,7 pour cent pour Amadeus). Ces réservations progressent trois fois plus vite que les réservations aériennes pour Galileo, deux fois plus vite pour SABRE et seulement à moitié plus vite pour Amadeus, bien que les offres de ces trois fournisseurs soient comparables, comme on le voit d'après les rangées correspondantes du tableau général.

(iv) Appel à l'épargne publique et coupure des liens avec les transporteurs associés

53. L'actionnariat d'origine, la situation au 1er juillet 2000 et les modifications intermédiaires de la répartition du capital apparaissent dans les quatrième, cinquième et sixième colonnes du tableau 3. La tendance est manifestement à l'actionnariat public puisque deux acteurs importants sont déjà détenus en majorité par le public (100 pour cent pour SABRE depuis mars 2000 et 73,2 pour cent pour Galileo depuis mars 1999). Amadeus est actuellement détenu à 40 pour cent par le public et compte ouvrir encore davantage son capital. Sur l'ensemble des acteurs importants, seul Worldspan reste entièrement aux mains des compagnies aériennes qui l'ont fondé, à l'instar de l'acteur régional Abacus. Il s'agit-là d'un changement de stratégie pour les compagnies aériennes fondatrices, et surtout pour SABRE-AMR, qui était présentée comme l'archétype de la société intégrée couvrant le spectre complet: compagnie aérienne (American), SIR (SABRE) et agence de voyage virtuelle (Travelocity).

54. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette évolution:

- avec l'amélioration progressive des codes de conduite (États-Unis, UE, CEAC, OACI) interdisant certaines pratiques déloyales, il est devenu moins important de posséder un SIR pour orienter la clientèle;

- la mode est revenue à la concentration sur l'activité centrale du transport aérien;

- on a vu apparaître de nouveaux circuits de distribution qui diminuent l'importance des SIR et dont le développement et le contrôle par des compagnies aériennes ne nécessitent pas d'injections de capitaux. Tel est le cas des portails multi-compagnies (comme Orbitz ou On-line Travel Portal), des agences de voyage virtuelles (comme priceline.com, dans laquelle des compagnies aériennes ont des participations) et des sites Web de compagnies aériennes et d'alliances (pour plus de détails sur ces nouveaux circuits de distribution, voir les paragraphes 65 à 114). L'appel à l'épargne publique pour les SIR a donné aux compagnies aériennes l'occasion de récupérer les investissements énormes consentis durant les années 80 et de dégager les liquidités nécessaires à ces investissements nouveaux.

55. On peut aussi penser que les compagnies aériennes ont cherché à se désengager d'un service voué au déclin par l'apparition des nouveaux circuits de distribution et le plafonnement progressif des commissions. Une dernière raison des cessions d'activités, surtout dans le cas de SABRE, est que les clients tierces parties pour les logiciels et la gestion externalisée des systèmes, y compris les sites Web, hésitaient à donner des renseignements confidentiels sur les tendances et les profils en matière de réservation à une société détenue par un concurrent. La cession d'activités résout ce problème.

56. La conséquence de cette évolution est que les «transporteurs exploitants de SIR» au sens réglementaire de l'exemption du traitement NPF prévue dans les

codes et l'AGCS tendent à devenir l'exception. Il ne reste, dans la plupart des cas, que des «transporteurs participants», dont les obligations ont, dans certains cas, été allégées (voir le paragraphe 61). On notera aussi qu'en ce qui concerne les transporteurs participants, des mouvements importants ont eu lieu au sein des SIR: BA par exemple a abandonné Galileo au profit d'Amadeus.

(v) Érosion du rôle prédominant du fournisseur traditionnel de SIR dans la délivrance des billets de transport aérien et diversification ultérieure vers d'autres activités de voyage électroniques

57. Comme on le voit d'après le tableau 3, les fournisseurs de SIR se sont considérablement diversifiés depuis quelque temps vers d'autres activités. On peut tenter une typologie de ces diversifications en établissant une distinction entre diversification en aval et diversification en amont.

58. La diversification en aval consiste à chercher le contact direct avec le client, particulier ou entreprise, en contournant l'intermédiaire traditionnel qu'est l'agence de voyage. Tous les acteurs importants l'ont fait à des degrés divers. Le cas le plus typique est celui de SABRE, qui a inauguré le concept d'agence de voyage virtuelle avec Travelocity (1996), le troisième plus gros site de commerce électronique au monde après sa fusion avec Preview Travel, avec 17 millions d'utilisateurs enregistrés, 1,2 milliard de dollars de recettes et 32 pour cent du marché américain des agences de voyage virtuelles. SABRE Business Travel Solution, spécialisé dans les voyages d'affaires, jouit du même avantage sur ses concurrents. Depuis, Amadeus avec Amadeus.net, Vacation.com et Terra.networks, et Galileo avec Trip.com ont emboîté le pas de SABRE. En ce qui concerne la clientèle d'entreprise, Amadeus a conclu un accord original avec SAP, l'éditeur du logiciel le plus utilisé de planification des ressources de l'entreprise. Le logiciel SAP R 3 contient à présent des fonctionnalités intégrées de réservation de voyages liées à Amadeus, ce qui garantit à ce dernier un afflux constant de recettes.

59. Les diversifications en amont sont plus hétérogènes. Leur point commun est d'exploiter les compétences acquises par les SIR dans la gestion informatique pour offrir du matériel, des logiciels, des services externalisés ou d'autres services aux compagnies aériennes, alliances, portails multi-compagnies, agences de voyages et distributeurs tels que Wal Mart dans le domaine de la distribution de voyages. Cela va de la prise de contrôle dans des sociétés de matériel qui fabriquent des systèmes d'impression de billets à domicile (SABRE et Galileo avec Encryptix, et Galileo avec stamp.com) à la création d'une société spécialisée dans la prestation de services de télécommunication aux fournisseurs de voyages (Quantitude par Galileo), en passant par l'externalisation complète de systèmes informatiques (SABRE notamment) et la fourniture et la gestion de sites Web et de moteurs de réservation à des agences de voyages, compagnies aériennes, distributeurs, alliances et portails multi-compagnies. Ces activités représentent déjà 40 pour cent des recettes de SABRE et une proportion comparable de celles de Galileo; Amadeus et Worldspan restent pour l'instant un pas en arrière.

2. Évolution de la situation réglementaire concernant les SIR classiques

60. L'intervention réglementaire concernant les SIR a été jusqu'à présent liée à des préoccupations concernant l'accès aux marchés et la non-discrimination, c'est-à-dire au souci d'éviter la discrimination entre transporteurs au moyen d'un affichage déloyal sur les écrans. Les divers codes de conduite relatifs à cet aspect ont été mis à jour et étendus à des activités nouvelles telles que le transport ferroviaire durant cette période. En outre, les autorités chargées des questions de concurrence et de transport sont intervenues dans le domaine des tarifs.

61. En ce qui concerne les codes de conduite, l'OACI a remanié en 1994-1996 son Code de conduite pour les SIR de 1991, afin surtout de tenir compte du résultat des négociations du Cycle d'Uruguay. Le nouveau code est entré en vigueur le 1er novembre 1996. Les principales modifications sont l'extension aux services non réguliers et, si les États le jugent nécessaire, aux nouveaux systèmes d'information tels qu'Internet, le renforcement des mesures destinées à sauvegarder la confidentialité des données personnelles, l'interdiction des réservations fictives, la définition de critères plus précis concernant l'ordre d'affichage des vols, des dispositions concernant l'affichage et l'information des consommateurs pour les vols partageant le même code, des clauses types proposées pour les accords bilatéraux et des dispositions concernant l'accès aux marchés et les exemptions. La teneur de ce code est exposée plus en détail dans les documents S/C/W/59 (page 12, paragraphe 27) et S/C/W/129 (page 13, paragraphe 5, annexe 1). À la fin de 1999, 31 pays respectaient ce code ou avaient une réglementation compatible avec lui. On notera que l'exemption transitoire des obligations en matière d'accès aux marchés demandée par deux de ces pays expirera le 31 décembre 2000.

62. Dans les Communautés européennes, le code de conduite pour les SIR a été modifié par le règle-

ment n° 323/99 du Conseil daté du 30 avril 1999. Les principales modifications sont l'inclusion des services ferroviaires dans les affichages principaux pour les fournisseurs qui le souhaitent et des règles supplémentaires sur la protection des données personnelles, sur la responsabilité des abonnés, sur les commissions et sur les données de facturation. Elles ont été conçues en conformité avec le code révisé de l'OACI pour les SIR (1996). En 1999, la Commission a imposé une amende à Lufthansa parce qu'elle n'avait pas ouvert avant décembre 1998 une fonction de billetterie électronique mise en place en 1997.

63. La CEAC a aussi adopté un nouveau code en juin 2000 (ECAC/24 des 29-30 juin 2000) pour remplacer son code de 1994 (CEAC/16-1), élargissant les dispositions du nouveau code de l'UE à l'ensemble du continent européen et incorporant les dispositions du code de l'OACI de 1996.

64. En 1997, le Département américain des transports a décidé, en réexaminant sa réglementation relative aux SIR, que les compagnies aériennes qui ne possédaient pas de SIR n'avaient pas besoin de participer autant à tous les SIR auxquels elles choisissaient de participer. Il a en outre modifié ses règles afin d'exiger que chaque vendeur de SIR offre un affichage donnant la liste des vols sans donner la préférence à toutes les correspondances sur réseau par rapport aux correspondances intercompagnies. Il a aussi interdit les affichages qui n'utilisent pas le temps de voyage écoulé comme un facteur important du choix des vols et ne donnent pas aux vols assurés par un seul avion la préférence par rapport aux vols de correspondance. Il a prolongé la validité de ses règles jusqu'au 31 mars 2000 afin d'avoir le temps de terminer son réexamen.

65. Le Canada a adopté un ensemble complet de règles relatives aux SIR en juin 1995. L'Australie a modifié son code de conduite en 1996 pour exiger des vendeurs de systèmes qu'ils offrent un accès aux groupes d'abonnés qui utilisent un système de communication différent de celui du vendeur et qu'ils prévoient des procédures de conciliation plus détaillées pour le règlement des différends.

66. Au sujet des tarifs, plusieurs compagnies aériennes se sont plaintes en 1994 auprès de leurs autorités de tutelle dans les Communautés européennes et aux États-Unis à propos du montant et de la nature des commissions de réservation facturées par les vendeurs de SIR à la suite de réservations doubles et fictives. Autrement dit, les SIR facturaient une commission forfaitaire (généralement deux dollars) pour chaque segment réservé, même s'il ne se matérialisait pas par l'émission d'un billet, comme c'est souvent le cas lorsque plusieurs réservations sont faites à titre de précaution. En 1995, la Commission européenne a publié une étude sur les options de financement des réservations par les SIR et l'a soumise au débat public. À la suite des plaintes formulées par les compagnies aériennes au sujet de la facturation de réservations fictives, les vendeurs de SIR ont commencé à assainir leur politique en couplant la facturation à la délivrance du billet et en reprogrammant les systèmes pour que la compagnie aérienne soit mieux en mesure de refuser les réservations qu'elle juge inutiles et celles qui correspondent à des voyages irréalisables. En 1996, la Commission européenne a rédigé une note indicative sur les principes de facturation pour clarifier certains points concernant les prix des SIR, tels que les prix incitatifs pour les agents de voyage, les réservations passives et en double, les segments irréalisables, les annulations et le relèvement des redevances de fonctionnalité.

67. Du point de vue de l'AGCS, lorsqu'ils agissent en position secondaire comme moteur de réservation derrière le site Web d'une agence de voyage, d'un distributeur, d'une compagnie aérienne, d'une alliance ou un portail multi-compagnies, les fournisseurs de SIR offrent toujours des services de SIR. Mais on peut se demander si les fournisseurs qui sont en première position ne peuvent pas être qualifiés aussi de fournisseurs de SIR puisqu'ils offrent des réservations de billets et d'autres réservations en ligne.

B. NOUVELLES FORMES DE SIR

68. Dans la présente section, on fera d'abord l'historique de ces nouvelles formes de SIR, avant d'établir une typologie des principaux fournisseurs, puis de présenter pour chaque type les données économiques disponibles et le débat réglementaire en cours.

1. Bref historique de la distribution de voyages en ligne

69. En 1993, il n'y avait que trois moyens d'acheter un billet d'avion:

- passer par un agent de voyage qui s'adressait à son fournisseur de SIR pour faire la réservation et délivrer le billet;
- appeler par téléphone le centre de réservation d'une compagnie aérienne;
- se rendre dans l'agence d'une compagnie aérienne et y acheter un billet. Dans ce dernier cas, la compagnie aérienne n'utilisait pas un SIR, elle consultait ses disponibilités au moyen

d'un réseau interne. Elle utilisait un SIR pour délivrer un billet avec des correspondances sur d'autres compagnies, ce qui explique que même les agences des compagnies aériennes utilisent des SIR (voir par exemple ci-dessus le nombre de terminaux dans les compagnies aériennes rien que pour Amadeus).

70. Bien qu'on ne dispose pas de données à l'échelle mondiale, on peut estimer, d'après le nombre de terminaux de SIR et les statistiques fournies par les diverses compagnies aériennes, que le premier mode d'émission de billets (agent de voyage-SIR-compagnie aérienne) était largement prédominant et représentait en moyenne plus de 80 à 85 pour cent des billets vendus, les ventes directes par les compagnies aériennes représentant les 15 à 20 pour cent restants.

71. L'Annexe sur les services de transport aérien et, plus largement, le document CPC/W/120 illustraient cette situation en définissant trois catégories de fournisseurs de services: les agents de voyage, les SIR et la vente ou la commercialisation par les compagnies aériennes elles-mêmes. Cette structure simple a volé en éclat, car il y a actuellement beaucoup plus d'acteurs et de combinaisons d'acteurs qui offrent des réservations aériennes.

72. Historiquement, si l'on excepte l'expérience du Minitel limitée à la France[10], on peut dater de 1993 l'apparition de la réservation directe en ligne faite par le client sans passer par une agence de voyage, avec la création par Galileo du réseau ETDN (Electronic Ticket Delivery Network).

73. En 1995, cinq grandes compagnies aériennes offraient déjà des billets par CD-ROM et disquettes lisibles sur des ordinateurs personnels, tandis que plus de 100 compagnies et les cinq grands fournisseurs de SIR de l'époque avaient ouvert des sites Web, de même que plusieurs groupements d'agents de voyage et de nombreux agents individuels, encore que la plupart de ces sites se limitaient originellement à donner des renseignements à la clientèle et ne prenaient pas encore de réservations.

74. On a commencé à appliquer des techniques de gestion de la recette unitaire sur Internet en 1996 avec la vente aux enchères d'un nombre fixe de places ou l'offre de réductions limitées sur certains vols et itinéraires lorsqu'il y avait peu de réservations. C'est aussi en 1996 qu'ont été fondées les deux principales agences de voyage virtuelles, Expedia, qui appartient à Microsoft, et Travelocity, qui appartient à SABRE.

75. En 1997, compte tenu du recours croissant à Internet pour les réservations aériennes (qui représentent encore moins de 1 pour cent des recettes des compagnies mais progressent très rapidement), l'IATA a imposé un code spécial pour les fournisseurs de services de réservation électronique afin de permettre aux compagnies d'identifier aisément ces réservations. En 1997-1998, certains de ces sites Web ont été perfectionnés de manière à offrir par exemple l'accès aux comptes de grands voyageurs, le remboursement des primes en kilomètres et la recherche des bagages.

76. En 1998, le premier système d'enchères inversées a été mis en place par l'agence de voyages virtuelle Priceline.com. La création de sites Web d'alliances a suivi de près l'annonce des diverses alliances (Star en 1997, Qualiflyer, Oneworld en 1998, Skyteam en 1999-2000). La même année, Expedia et Travelocity ont commencé à étendre leurs activités au Royaume-Uni. Du point de vue de l'AGCS, il s'agit d'un élément intéressant, qui montre que le commerce électronique ne concerne pas seulement, dans le cas de la distribution de voyages, les modes 1 et 2 mais que les particularités juridiques et, sans doute, financières et de commercialisation de chaque marché nécessitent un certain type de présence suivant le mode 3.

77. En 1999, Alaska Airlines, suivi par Continental, a commencé à recourir à Internet pour l'enregistrement en ligne. La création de portails multi-compagnies a été annoncée en 1999 aux États-Unis (Orbitz), et en 2000 en Europe (On-Line Travel Portal), aux États-Unis de nouveau (Hotwire.com) et en Asie (non encore dénommé). Enfin, la même année, l'IATA et IBM ont annoncé qu'ils travaillaient à la création d'un système électronique mondial ainsi que de machines et de formats communs permettant l'échange réciproque des billets électroniques.

2. Analyse des principaux types de fournisseurs de réservations en ligne

78. Comme chaque fois que l'on cherche à décrire la nouvelle économie, il est difficile d'évaluer la dimension du marché mondial de la distribution de voyages aériens en ligne et la part respective des différents types d'opérateurs: les données sont à peu près disponibles pour le marché américain, rares pour l'Europe et quasiment inexistantes pour le reste du monde.

10 Le site Minitel de Dégriftour remonte à 1991, et Dégriftour, qui est actuellement la première agence de voyage virtuelle en Europe avec 15 pour cent du marché, doit encore une part importante, quoique déclinante, de ses recettes au Minitel (333 millions de francs sur 454 millions en 1998, 280 millions sur 580 en 1999 et, selon les prévisions, 150 millions sur 800 en 2000, le reste venant d'Internet). On peut en dire autant d'Air France qui, avec 4,5 millions de visiteurs par an, est le troisième site Minitel français.

TABLEAU 5

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Phocus Wright: marché mondial du voyage en ligne		7 milliards de dollars, soit 3% du marché total des voyages, dont 73% de réservations aériennes	20,2 milliards de dollars, soit 8% du marché total des voyages, dont 63% de réservations aériennes			
Phocus Wright: marché européen du voyage en ligne		200 millions d'euros	1,1 milliard d'euros	3,1 milliards d'euros	5,7 milliards d'euros	9 milliards d'euros
Gartner group: marché mondial du voyage en ligne		5 milliards de dollars		30 milliards de dollars		
Jupiter communications: marché mondial du voyage en ligne	2,2 milliards de dollars	4,2 milliards de dollars	6,3 milliards de dollars	8,9 milliards de dollars	12,6 milliards de dollars	16,6 milliards de dollars

Les parts de marché des diverses sociétés ou des types de fournisseurs varient beaucoup d'une année à l'autre. Les chiffres ne font pas toujours la distinction entre réservations de billets d'avion et réservations de voyages et n'indiquent pas toujours clairement s'il s'agit du marché américain ou du marché mondial, et ils ne font pas nécessairement la distinction entre les circuits de distribution. Les chiffres passés ne donnent pas une idée sûre de ce marché en pleine explosion, car la croissance est exponentielle et certains types de fournisseurs susceptibles d'accaparer dans l'avenir une part importante du marché commencent juste à être opérationnels (sites Web d'alliances) ou ne le sont pas encore (portails multi-compagnies). En outre, certains types de fournisseurs actuellement prédominants comme les agences de voyage virtuelles n'appartenant pas à des SMD sont économiquement fragiles et pourraient même disparaître, car ils suivent le modèle général des entreprises de la nouvelle économie et ne cessent d'enregistrer des pertes depuis leur création. Il faut donc s'en remettre à des prévisions, qui divergent bien entendu quant à leur base méthodologique et à leurs résultats. Compte tenu de ces limites méthodologiques, les chiffres sont disponibles dans le tableau 5.

79. Les mêmes sources ont cherché à déterminer et prévoir les parts respectives des compagnies aériennes et des agences de voyage virtuelles sur le marché de la réservation de voyages en ligne. On peut récapituler les résultats qu'elles ont obtenus selon le tableau 6 ci-après.

80. Pour résumer ces chiffres et prévisions extrêmement hétérogènes, on peut dire que le marché du voyage en ligne est appelé à se multiplier par cinq ou six au cours des cinq prochaines années. Les réservations aériennes en constitueront encore la majorité, mais leur part sera ramenée de trois quarts à deux tiers.

81. En ce qui concerne les réservations aériennes, on s'attend à ce que les compagnies aériennes doublent au moins leur part dans le système de distribution (de 15-20 pour cent à 40-50 pour cent), essentiellement au détriment des agences de voyage. Ce mouvement a déjà commencé aux États-Unis, où le nombre d'agences de voyage a entamé une baisse et où celles-ci, bien que leur chiffre d'affaires continue de croître, ont perdu, selon la Cour des comptes des États-Unis, 4,5 milliards de dollars de commissions en raison du plafonnement des cinq dernières années. Elles ont donc commencé à facturer des commissions de service à leurs clients pour dégager de nouvelles recettes.

(i) Agences de voyage virtuelles

82. On peut regrouper sous cette appellation trois des cas présentés et illustrés dans le document S/C/W/59:

- cas 2 (a), page 5 (agence de voyage virtuelle détenue par un SIR, par exemple Travelocity, Amadeus.net, Galileo.com);
- cas 2 (b), page 6, dénommé à tort fournisseur de services de réservation électroniques (ERSP) (agence de voyage virtuelle pure ou partie d'un site Web qui vend des voyages, détenue par toute autre entité qu'un SIR ou une agence de voyage physique, que ce soit par

TABLEAU 6

	Part des agences de voyage	Part des compagnies aériennes	Divers[a]
1993, Cour des comptes des États-Unis (marché américain seulement, hors ligne[b])	85%	15%[c]	non pris en considération
1996, Cour des comptes des États-Unis (marché américain seulement, hors ligne et en ligne)	75%	25%[d]	non pris en considération
1999, Annuaire Phocus wright (marché en ligne seulement, mondial)	52%	33%	15%
Décembre 1999, Jupiter Communications (marché en ligne seulement, mondial)	54%	46%	non pris en considération
2005-2006 Arthur Andersen	60 %	40%	non pris en considération

a Sites Web des loueurs de voitures, chaînes hôtelières et organisateurs de croisières et de voyages.

b GAO/RCED99 221, «Domestic aviation: effects of changes in how airlines tickets are sold», juillet 1999.

c Billetterie, centres d'appels.

d Billetterie, centres d'appels, premiers sites Web.

le public, par des compagnies aériennes[11], par des sociétés de logiciels, par un distributeur, par une banque, etc., par exemple priceline.com, Expedia);

- cas 3 (c), page 7 (site Web d'une agence de voyage physique, par exemple Carlson.com).

83. La seule différence économique qui sépare ces sociétés est que les agences détenues par des SIR n'ont pas ou pas dans la même mesure à payer les réservations au SIR, ce qui leur donne un avantage sur la concurrence. Pour le reste, elles sont toutes ou presque «propulsées» par le moteur de réservation d'un SIR, et leur relation contractuelle avec les compagnies aériennes est identique: considérées comme des rivales dans la conquête de marchés de distribution à faible coût, elles sont soumises, du moins aux États-Unis, à des conditions plus difficiles que leurs homologues physiques quant au nombre de passagers, aux segments de vol, à la durée pendant laquelle elles peuvent conserver une réservation et au paiement. En matière de rémunération, leurs commissions avoisinent 5 pour cent (contre 8 pour cent actuellement pour leurs homologues physiques) et sont plafonnées à 10 dollars par billet, contre 50 dollars en moyenne pour un vol intérieur américain et 190 dollars en moyenne pour un vol international.

84. On peut noter qu'un mouvement de regroupement s'est déjà amorcé. Aux États-Unis, les cinq premières agences de voyage virtuelles représentent 73 pour cent des réservations de voyages brutes (Travelocity/Preview, 32 pour cent; Expedia, 20 pour cent; Priceline.com, 10 pour cent; ITN.net (GetThere.com), 7 pour cent; billets bon marché, 4 pour cent). Le mouvement est similaire, quoique moins avancé, en Europe, où les six premiers accaparent 53 pour cent du marché (Dégriftour, 15 pour cent; Expedia.co.uk, 14 pour cent; Ebookers.com, 10 pour cent; Leisure.planet.com, 9 pour cent; Lastminute.com, 4 pour cent; et Edreams, 1 pour cent). Le mouvement pourrait toutefois s'inverser. Certaines sociétés pourraient disparaître et, dans un marché qui a déjà quintuplé en un an (passant de 0,2 milliard d'euros en 1999 à 1,1 milliard prévu pour 2000 en Europe)[12], un nouveau venu en 2000, Edreams, a réussi à se ménager une part prévue à 1 pour cent.

85. Les caractéristiques économiques du secteur sont un mélange de SIR et de nouvelle économie. S'agissant des SIR, les compagnies aériennes, du moins certaines d'entre elles, investissent lourdement dans ces nouvelles entreprises (par exemple United dans Buy.travel.com ou Priceline.com: United American, US Airways, Continental, Northwest, TWA, America West et Delta), comme cela s'était passé il y a 20 ans avec les SIR. Elles comptent céder ces activités à long terme et font valoir que la gestion du système sera assurée par une équipe neutre, ce qui garantira une

11 Il s'agit des sociétés détenues en tout ou partie par des compagnies aériennes comme priceline.com mais pas des sites Web de compagnies aériennes, qui se trouvent dans une situation économique et juridique différente et qui sont décrits plus loin.

12 Source: Phocuswright.com/events/liveurope2000/press/sileo.

égalité de traitement, même aux compagnies aériennes qui ne détiennent pas de participation.

86. Parallèlement, le voyage en ligne fait typiquement partie de la nouvelle économie. Bien que la distribution de voyages soit réputée structurellement plus rentable que le commerce électronique de biens matériels car elle n'entraîne pas de frais d'entreposage, d'expédition et de livraison, la rentabilité du secteur pour les sociétés qui n'appartiennent pas à des SIR reste à démontrer, alors que leur capitalisation boursière atteint des sommets sans comparaison avec celles du secteur «physique» des transports aériens. La capitalisation de priceline.com a ainsi atteint à un moment donné 13 milliards de dollars, plus que la somme des capitalisations d'United Airlines, Continental et Northwest, alors que le site n'a enregistré que 35 millions de dollars de ventes réelles en 1999 et accuse une perte cumulée de 114 millions de dollars depuis sa création.

87. Les autorités de tutelle des États-Unis ont déjà édicté deux réglementations concernant les agences de voyage virtuelles. En septembre 1996, le Département des transports a refusé d'intervenir contre Expedia, comme le demandaient les associations d'agents de voyage. En avril 1996, il a aussi rejeté une plainte déposée en 1996 par l'Association of Retail Travel Agents (ARTA) concernant la vente de billets au-dessous du tarif sur Internet.[13]

(ii) Sites Web de compagnies aériennes

88. En janvier 2000, selon une enquête réalisée par Airline Business International et SITA, 40 pour cent seulement des compagnies aériennes de l'IATA offraient une possibilité de réservation en ligne, mais 37 pour cent comptaient le faire dans les deux prochaines années. L'ampleur de ce mouvement varie beaucoup d'une région à l'autre. Il est achevé aux États-Unis et presque achevé en Europe occidentale et dans la partie développée de l'Asie-Pacifique et inégalement embryonnaire dans le reste du monde. On notera aussi que les compagnies aériennes ne misent pas que sur un site Web. Elles segmentent leur site non seulement selon le type d'activité (billets bon marché avec enchères, loisirs, particuliers, petites entreprises, grosses entreprises) mais aussi par pays. Ainsi, Air France possède 36 sites différents, dont cinq seulement permettent la réservation en ligne. On ignore encore dans quelle mesure un site Web spécialisé se traduit par une présence commerciale effective dans le pays concerné.

89. Les transporteurs bon marché tendent à utiliser beaucoup plus la réservation sur Internet que les transporteurs traditionnels. Ainsi, alors qu'en 1999 la proportion des ventes en ligne des compagnies aériennes américaines était comprise entre 3 et 5 pour cent, Southwest atteignait 27 pour cent (contre seulement 8 pour cent en 1997 et 19 pour cent en 1998), ce qui, avec 877 millions de dollars de réservations brutes, la mettait en concurrence avec Travelocity/Preview (1,1 milliard de dollars) et Expedia (750 millions de dollars). En Europe, Easy Jet se trouve dans une situation similaire avec 50 pour cent de réservations en ligne pour le premier trimestre de 2000, suivie de loin par Ryan Air avec 20 pour cent. Au début de 1999, Delta est allée jusqu'à imposer une surtaxe systématique de 2 dollars par billet non réservé sur Internet, mais elle a dû faire marche arrière face à l'hostilité des agences de voyage.

90. Toutes les grandes compagnies aériennes annoncent actuellement des stratégies et des objectifs ambitieux pour leurs ventes en ligne. Ainsi, BA compte faire passer la part des billets vendus en ligne dans son chiffre d'affaires global de 2 pour cent en 1999 à 50 pour cent en 2003, ou de 45 millions de livres en 1999 to 700 millions en 2002. De même Air France compte faire passer ce chiffre de 5 pour cent en 1999 (chiffre assez élevé par rapport au niveau international, qui s'explique par la présence du Minitel) à 50 pour cent en 2005, et Iberia de 1 pour cent en 1999 à 30 pour cent en 2006. Continental se montre plus ambitieuse encore en prévoyant de tripler en un an ses ventes électroniques pour passer de 300 millions de dollars en 1999 à un chiffre compris entre 800 et 1 000 millions en 2000.

91. Bien que ces chiffres puissent paraître exagérément optimistes, surtout si l'on se souvient que les 8 millions de visiteurs du site Web de Swissair en 1999 n'ont produit que 10 000 réservations[14], ils semblent corroborés par la croissance exponentielle enregistrée jusqu'à présent. Ainsi, le chiffre d'affaires des réservations en ligne d'American Airlines est passé de 75 millions de dollars en 1998 à 575 millions en 1999.

92. Ces objectifs ambitieux peuvent s'expliquer par trois grandes raisons. Premièrement, les compagnies aériennes ont très vite compris qu'Internet était de loin le circuit de distribution le moins coûteux. Ainsi, dans une étude d'avril 1999 intitulée «E-commerce virtually there», Merrill Lynch a calculé que le coût de traitement d'un billet pour America West était de

13 Source: Rapport de la Cour des comptes des États-Unis GAO/RCED99-221, "Domestic aviation: effects of changes in how airlines tickets are sold", juillet 1999.

14 Aux États-Unis cependant, où la vente sur Internet a atteint une plus grande maturité, ce rapport est d'environ un pour trois.

6 dollars sur son site Web, de 13 dollars avec ses propres services de réservation, de 20 dollars par le truchement d'une agence de voyage indépendante et de 23 dollars par celui d'une agence de voyage traditionnelle. De même, Southwest Airlines, le principal transporteur bon marché des États-Unis, considère qu'une réservation sur son site Web lui coûte dix fois moins cher que par une agence de voyage et cinq fois moins que par ses propres services de réservation (centre d'appels ou billetterie), et qu'elle lui revient en tout cas à bien moins de un dollar par billet.

93. Deuxièmement, les compagnies aériennes se servent du Web comme outil de gestion de la recette unitaire, pour vendre à prix minime des places qui seraient restées libres sans cela. L'instantanéité, la possibilité de cibler certains clients (techniques de vente «poussée») et celle d'organiser des enchères en plus des prix très bas font d'Internet un parfait instrument d'optimisation du coefficient de remplissage des avions.

94. Troisièmement, après cette première orientation vers le rabais, les compagnies aériennes se sont rendu compte que le Web était aussi l'instrument idéal pour recueillir des données sur la clientèle et les analyser grâce à des techniques d'»exploration du Web», afin de déterminer les préférences et de pratiquer la commercialisation personnalisée. Ainsi est née une branche entièrement nouvelle des techniques de gestion de la recette unitaire dénommée «gestion des relations clients». Il est essentiel pour les compagnies de maîtriser ces outils, car ils permettent, en plus des programmes de grands voyageurs et des salons, de fidéliser les passagers qui leur rapportent le plus. C'est pourquoi, par exemple, Delta a décidé d'appliquer ces techniques de commercialisation personnalisée d'abord aux 9 pour cent de passagers qui lui assurent 35 pour cent de son chiffre d'affaires. Du point de vue réglementaire, le recours à ces techniques pourrait, dans certains cas, être contraire à la réglementation sur la protection de la vie privée, mais il s'agit là d'un problème général pour le commerce électronique et non d'un aspect spécifique au transport aérien.

95. On peut distinguer trois types de sites Web de compagnies aériennes:

i) ceux qui ne vendent que les billets de la compagnie concernée;
ii) ceux qui vendent aussi les billets des compagnies alliées (par exemple KLM);
iii) ceux qui vendent les billets de nombreuses compagnies ou même proposent des locations de voitures, des réservations d'hôtel et des voyages organisés (par exemple Infoflyway de Lufthansa ou united.com) afin de s'emparer d'une plus grosse part du marché de la distribution au détriment des agences de voyage, des autres compagnies aériennes et même des SIR.

96. En ce qui concerne le troisième type, on en a un exemple typique avec le site Web Infoflyway de Lufthansa, qui offre déjà des réservations sur 500 compagnies aériennes et vend 5 pour cent de billets d'autres compagnies que Lufthansa, dont la grande majorité ne sont probablement pas non plus des billets de Star. Lufthansa est même allée jusqu'à transférer ses activités informatiques à une filiale dénommée Lufthansa e-Commerce, selon la stratégie qu'elle avait déjà appliquée pour ses activités de maintenance et de restauration. Cette nouvelle filiale est en train de chercher activement des clients tierces parties. United.com est un autre site Web offrant la gamme complète des services de voyage mondiaux: 500 compagnies aériennes, 45 sociétés de location de voitures et 30 000 hôtels, chiffres comparables à l'offre des principaux fournisseurs de SMD (voir tableau 3).

97. On n'a pas de chiffres détaillés qui permettraient de faire la ventilation entre les trois types de sites Web de compagnies aériennes (vendeur unique, vendeur d'alliance ou vendeur universel), et il est encore difficile de déceler une tendance ou un mouvement entre ces trois types.

98. La distinction entre eux pourrait sembler anecdotique, mais elle a un sens du point de vue économique (car les commissions sont échangées dans deux cas) et plus encore réglementaire, et cela de deux manières. Premièrement, si l'on admet que les sites spécialisés (qui vendent les billets d'une compagnie ou d'une alliance) ne sont pas tenus par essence à la neutralité, la question de la neutralité de l'affichage et du respect des codes de conduite se pose au sujet des sites Web de compagnies aériennes qui vendent les billets d'autres compagnies. Les autorités de tutelle n'ont pas encore abordé ce problème.

99. Deuxièmement, lorsqu'une compagnie aérienne vend un billet pour son propre compte, elle semble relever, selon l'AGCS, à la fois de la catégorie des fournisseurs de SIR et des fournisseurs de services de vente et de commercialisation puisqu'elle vend directement ses propres billets et correspond ainsi à la définition donnée au paragraphe 6 b) de l'Annexe, à savoir la «possibilité pour le transporteur aérien

concerné de vendre et de commercialiser librement ses services de transport aérien, y compris tous les aspects de la commercialisation tels que l'étude des marchés, la publicité et la distribution. Ces activités ne comprennent pas la tarification des services de transport aérien ni les conditions applicables».[15]

100. Lorsqu'une compagnie aérienne vend les billets de ses partenaires, on peut sans doute encore la considérer comme un SIR, mais on peut se demander si les billets de son alliée peuvent être considérés comme ses «services de transport». Le bon sens voudrait que l'on réponde par la négative, mais lorsqu'on examine les caractéristiques des alliances (ce qui sera fait dans la deuxième partie du présent document), on se rend compte qu'elles sont de plus en plus intégrées, qu'elles créent une plus-value qui ne se limite pas à la simple addition du trafic de leurs membres, qu'elles constituent des accords complexes de partage de codes, qu'elles font ensemble la promotion d'une marque et de programmes de grands voyageurs et que l'on peut en fin de compte mesurer précisément les avantages financiers qu'elles représentent. Par conséquent, il pourrait sembler que la vente croisée de billets sous une marque commune est un autre moyen de vendre ses propres services. On pourrait arguer bien entendu que les secteurs de coopération des alliances sont exclus du champ de la définition des services de vente et de commercialisation puisqu'ils se rapportent à la tarification et aux conditions applicables, mais la portée des alliances dépasse ces deux éléments (pour toucher par exemple la commercialisation commune d'une marque), de sorte que la question reste posée.

101. Lorsqu'une compagnie aérienne vend les billets d'une alliance dont elle ne fait pas partie, on peut sans doute encore la considérer comme un SIR, mais il est difficile d'imaginer comment elle pourrait correspondre à la définition concrète des services de vente et de commercialisation.

(iii) Sites Web d'alliances

102. Les sites Web d'alliances sont relativement hétérogènes. Au 1er juillet 2000, une seule alliance, Star, permettait de réserver directement chez ses partenaires, et trois (Qualiflyer, Skyteam et OneWorld) étaient seulement des portails qui, au moyen d'un lien hypertexte, renvoyaient le visiteur vers le site Web du partenaire, lequel pouvait offrir ou non des moyens de réservation, encore que ceux-ci deviennent de plus en plus courants. Wings Alliance constitue un cas particulier, car elle n'a pas de site Web propre et a éclaté ses moyens de réservation sur deux sites, celui de l'alliance KLM-Northwest et celui de l'alliance KLM-Alitalia, disparue depuis, chacune ayant des moyens de réservation communs. Il y existe peut-être d'autres sites Web consacrés à des alliances «à deux», mais à notre connaissance cet aspect n'a pas encore été étudié en détail.

103. Du point de vue réglementaire, il n'y a pas de problème de neutralité. Le seul problème juridique qui se pose eu égard à l'AGCS est de savoir si la fonction de réservation commune du site Web d'une alliance peut être considérée comme visée par les engagements contractés non seulement au sujet des SIR mais aussi au sujet des services de vente et de commercialisation, car ce n'est pas à proprement parler le transporteur lui-même (en l'occurrence Star au lieu de Lufthansa ou de Varig) qui vend le billet. On peut invoquer la même argumentation que ci-dessus à propos des sites Web individuels qui vendent les billets des partenaires auxquels ils sont alliés.

(iv) Portails multi-compagnies

104. Les portails multi-compagnies pourraient bien être la prochaine évolution importante dans la distribution de voyages en ligne. Il est toutefois difficile de faire des prévisions sur ce point, car ils ne sont pas encore entrés en fonctionnement, en partie à cause de dissensions entre les transporteurs, qui hésitent à partager au sein d'un système commun des renseignements confidentiels sur la clientèle, les tarifs et les ventes, et en partie à cause de l'opposition très vigoureuse auxquels ils se heurtent et des obstacles réglementaires suscités par cette opposition.

105. Les portails multi-compagnies sont conçus par les compagnies aériennes pour concurrencer les agences de voyage, virtuelles ou physiques, vis-à-vis de la clientèle peu fidèle à une marque, qui souhaite un choix plus large que celui offert par les sites Web des compagnies ou des alliances. Ils regroupent des compagnies appartenant à des alliances différentes et revêtent, jusqu'à présent, un caractère régional, encore que le premier à voir le jour et le plus important, Orbitz, rassemble aussi des compagnies associées d'autres régions que l'Amérique du Nord. On peut résumer leurs principales caractéristiques dans le tableau 7.

106. Orbitz étant le projet le plus ancien est aussi celui qui suscite le plus d'opposition; il servira donc de cas type pour la réglementation. L'American Society of Travel Agents (ASTA) a déposé une plainte auprès de la Division antitrust du Département de la justice

15 Cela pose en soi un problème juridique puisque la liste des pays qui ont contracté des engagements dans la catégorie des SIR et celle de ceux qui en ont contractés dans la catégorie de la vente et de la commercialisation n'est pas identique, certains ayant contracté des engagements dans une catégorie mais pas dans l'autre.

TABLEAU 7

Groupement	Orbitz (ex «T2»)	Hotwire.com	On-line Travel Portal (OTP)	Asian «T2» (non encore dénommé)
Date de l'annonce	Automne 1999	Juin 2000	Mai 2000	Juillet 2000
Date prévue d'entrée en fonctionnement	Été 2000, reportée à fin 2000			Fin 2000
Membres fondateurs		United, Northwest, Continental, US Air, America West	BA, Air France, Lufthansa, Alitalia, KLM, Iberia, SAS, Aer Lingus, Austrian, British Midland, Finnair	Cathay Pacific, Quantas, Singapore Airlines, China Airlines, Malaysia Airlines, Royal Brunei Airlines, Air New Zealand, Ansett Australia, Asiana
Compagnies aériennes associées	États-Unis: American, US Airways, ATA, Airtran, Hawaian, Midwest Express, Midway, Vanguard Autres: Air Canada, Air Jamaica, Air New Zealand, Alitalia, All Nippon Airlines, Austrian, British Midland, COPA, CSA Czech, Iberia, KLM; Korean Airlines, Mexicana, Singapore, Varig			
Opérateur	Worldspan		Amadeus	Non décidé
Action juridique en cours	Enquête de la Division antitrust du Département américain de la justice depuis mai 2000 et du Département américain des transports depuis juin 2000			
Autres caractéristiques		Pas d'enchères, transporteur caché	Engagement volontaire de ne pas partager les renseignements exclusifs	Agences de voyage associées

en mai 2000, et l'Association of Retail Travel Agents (ARTA) en a déposé une similaire en juin auprès du Département des transports.

107. Le règlement interne d'Orbitz stipule que les compagnies membres auront le droit de conserver leur site Web mais devront afficher leurs tarifs Internet les plus bas sur Orbitz. Le principal souci de l'ASTA concerne les tarifs spéciaux affichés uniquement sur Orbitz par les compagnies. Orbitz rejette ces accusations en faisant valoir qu'il exige par contrat l'affichage entièrement neutre des tarifs, qu'il vivra des commissions comme les autres agences de voyage en ligne et hors ligne et qu'il n'a donc aucun intérêt à tenter de les baisser, qu'il n'y aura pas de collusion au sujet des prix des billets grâce aux pare-feu électroniques qui empêcheront le partage des informations et enfin qu'il n'aura aucune exclusivité sur les tarifs spéciaux offerts sur le Web, car les compagnies auront la faculté d'offrir les mêmes billets à prix réduits que les autres agences de voyage.

108. Le portail européen OTP n'a pas encore fait l'objet d'attaques officielles et a promis, pour les éviter, que ses membres ne partageraient pas de renseignements exclusifs.

109. Dans le cas du portail de l'Asie-Pacifique qui n'a pas encore reçu de nom, les compagnies fondatrices, pour éviter là aussi d'être attaquées, ont fait savoir qu'elles associeraient les agences de voyage à l'aspect interentreprises de leur projet en leur permettant de mettre en œuvre leur version personnalisée, portant leur marque de distribution, des services fournis par le site. Les détails concrets de cette association restent cependant à déterminer. On notera aussi que les deux principales compagnies japonaises, JAL et ANA, qui ont des relations étroites avec des agences de voyage, ne figurent pas parmi les fondateurs du portail.

110. Dans l'ensemble, le régime réglementaire du voyage en ligne, s'il est sans doute plus avancé que dans de nombreux autres secteurs du commerce électronique, reste très embryonnaire, comme en témoigne par exemple la liste des neuf dossiers en instance du Département américain des transports concernant des requêtes, demandes et avis de réglementation, annexée au rapport de la Cour des comptes intitulé «*Domestic aviation: effects of changes in how airline tickets are sold*» (GAO/RCED99-221, juillet 1999).

111. Cette situation pourrait toutefois se modifier assez rapidement. Ainsi, le Département américain des transports a publié le 24 juillet 2000 un avis supplémentaire de projet de réglementation sur les SIR (Federal Register, volume 65, numéro 142, lundi 24 juillet 2000, projet de règle), sollicitant auprès des parties intéressées des observations additionnelles pour septembre 2000 (observations) et octobre 2000 (réponses) concernant le réexamen de ses règles relatives aux SIR, afin de tenir compte de deux importants faits nouveaux survenus depuis peu dans le secteur et déjà exposés dans le présent document:

- le relâchement des liens entre les SIR et les compagnies aériennes propriétaires;
- le développement des circuits de distribution sur Internet.

112. En ce qui concerne le relâchement des liens entre compagnies aériennes et fournisseurs de SIR, le Département des transports va jusqu'à se demander, en théorie du moins, s'il faut laisser subsister une réglementation. Au sujet d'Internet, il fait la distinction entre deux types de réglementation possibles: les propositions de réglementation des sites Web, y compris ceux qui sont exploités par des agences en ligne, et les propositions de réglementation de l'utilisation d'Internet par les compagnies aériennes, en ce qui concerne aussi bien les sites Web de ces compagnies que les sites Web de tierces parties.

113. Il constate aussi, dans le document en question, que personne n'a encore émis l'idée qu'il devrait adopter des règles régissant les sites Web exploités par des compagnies aériennes individuelles, encore que certains soutiennent qu'il devrait interdire aux compagnies d'offrir des tarifs accessibles uniquement sur leur propre site Web. Comme exemple d'une réglementation possible des sites Internet, il émet l'idée qu'il serait possible d'atténuer certaines difficultés en interdisant aux compagnies de solliciter ou d'obtenir des affichages préférentiels ou des commissions discriminatoires.

114. Le Département des transports sollicite aussi des observations spécifiques sur les portails multi-compagnies et demande aux tierces parties intéressées d'expliquer pourquoi les règles devraient ou non traiter différemment les agences de voyage en ligne par rapport aux agences de voyage traditionnelles. Il leur demande aussi d'expliquer si et en quoi les diverses raisons de réglementer les fournisseurs de SIR traditionnels sont toujours valables pour les réservations sur Internet.

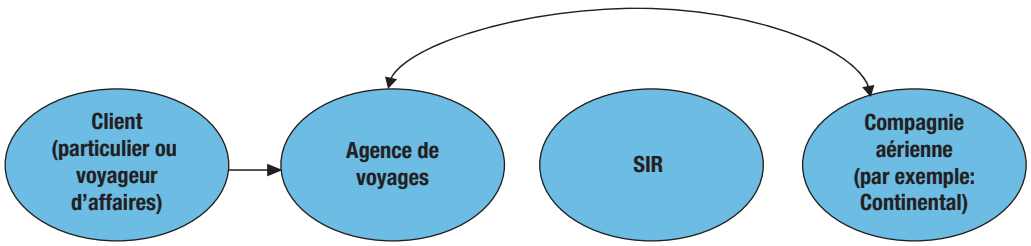
115. Dans l'ensemble, il paraît clair que, pour au moins un Membre de l'OMC, les diverses questions réglementaires soulevées dans le présent document au sujet des nouvelles formes de SIR seront tranchées prochainement. Ce processus pourrait toutefois prendre un certain temps, car le premier avis de projet de réglementation sur la question remonte à 1997 et ne s'est pas encore concrétisé par une réglementation effective.

(v) Autres types de fournisseurs

116. Dans le document S/C/W/59, on distingue une autre catégorie de SIR, celle où une compagnie aérienne ouvre son inventaire de places directement à l'agence de voyage, contournant ainsi le vendeur de SIR. Ce système est illustré dans la figure 2.

117. Il semble que ce système inauguré par Continental n'ait pas eu de suites, car on n'en trouve aucune mention dans la presse spécialisée des deux dernières années. C'est sans doute parce qu'il offre moins de gains de productivité qu'Internet puisqu'il conserve l'un des maillons les plus coûteux de la chaîne de distribution, l'agence de voyage.

FIGURE 2



III. VENTE ET COMMERCIALISATION

118. L'évolution de la situation économique et réglementaire dans le domaine de la vente et de la commercialisation a été traitée en grande partie plus haut dans les sous-sections consacrées à l'évolution des parts de marché respectives des compagnies aériennes et des agences de voyage (paragraphe 75), aux sites Web des compagnies aériennes (paragraphes 85 à 98), aux sites Web des alliances (paragraphes 99 et 100) et aux portails multi-compagnies (paragraphes 101 à 106). Elle est également étudiée dans les documents S/C/W/59 (paragraphes 31 à 36 et annexe 2, page 59) et S/C/W/129 (paragraphes 19 a) et 20 b)).

119. La distribution par les compagnies de leurs propres billets, dont on peut estimer qu'elle représente environ 15 à 20 pour cent de leurs ventes, continue d'être assurée à 95 pour cent par les centres d'appel et les billetteries situées dans les aéroports et les agglomérations, sauf pour certains transporteurs bon marché mais, comme on l'a vu plus haut, cette situation est appelée à changer, car les compagnies entendent, au cours des cinq prochaines années, doubler au moins leurs ventes directes et réaliser en ligne au moins 30 à 40 pour cent de leurs ventes.

120. En ce qui concerne l'évolution de cette activité, on peut remarquer le développement de la billetterie électronique. La billetterie électronique est différente de la vente en ligne: c'est une simple confirmation imprimable ou un numéro de réservation qui permet l'enregistrement sans le coût d'émission et de traitement d'un billet imprimé. Là encore, les gains de productivité sont remarquables, car le coût du traitement est ramené de sept ou huit dollars à un ou deux. Les ventes en ligne ne donnent pas toutes lieu à la délivrance d'un billet électronique et les billets électroniques ne sont pas tous délivrés à la suite d'une vente en ligne, encore que les deux aillent très souvent de pair.

121. Inaugurés en 1994 par United, les billets électroniques représentaient, au début de cette année, la majorité des billets délivrés par cette compagnie. La billetterie électronique a rencontré plus de succès aux États-Unis qu'en Europe, en partie parce que le public a davantage confiance dans les nouvelles technologies en Amérique du Nord (c'est le même problème que pour l'utilisation de cartes de crédit sur le Web) et en partie parce qu'elle pose un problème de preuve vis-à-vis des services douaniers et de l'immigration, qui exigent souvent la preuve de la possession d'un billet aller et retour (80 pour cent des voyages sont intérieurs aux États-Unis, alors que 80 pour cent sont internationaux en Europe).

122. En outre, les billets électroniques ne sont pas échangeables entre compagnies aériennes, problème qui sera bientôt relégué dans le passé puisque l'IATA et IBM ont été chargés de mettre au point un système informatique intercompagnies, avec des formats et même des lecteurs communs. Bien entendu, du fait de son faible coût, la billetterie électronique est largement utilisée par les transporteurs bon marché.

123. Comme la définition de la vente et de la commercialisation qui figure dans l'Annexe inclut aussi l'étude des marchés et la publicité, on peut faire observer le développement, durant la période 1993-2000, de techniques de commercialisation personnalisées telles que la gestion des relations clients et l'»exploration du Web» (voir plus haut), ainsi que l'importance croissante de la promotion de la marque commune des alliances. Toutes les alliances sont en train d'annoncer la création d'»équipes centrales». La question se pose à présent de savoir quelles activités de ces équipes seront visées par la définition donnée dans l'Annexe.

IV. FRANCHISAGE

Le franchisage entre compagnies aériennes est la pratique qui consiste, pour une compagnie aérienne (le «franchisé») à acheter le droit d'utiliser l'image ou la marque d'une autre (le «franchiseur»), ainsi que les services, les droits de propriété intellectuelle et le savoir-faire qui s'y rattachent. La marque comprend les couleurs et l'aménagement intérieur des appareils, l'uniforme de l'équipage et le code indicatif de vol. Les services comprennent les opérations de vente et de réservation du franchiseur, l'accès à son programme de grands voyageurs et la comptabilisation des recettes. Le franchisé renonce à son identité publique pour tous les services exploités dans le cadre de la franchise mais continue à fonctionner sous son propre AOC (permis d'exploitation aérienne) et conserve son identité et son indépendance opérationnelles.

Dans la plupart des cas, le franchisé continue à décider lui-même de ses itinéraires, horaires et tarifs, encore qu'il s'engage normalement à ne pas concurrencer de front le franchiseur sur les mêmes itinéraires. (OWNCO Report on Airline Franchising to ECOSTRAT Chairman, page 1)

124. Le franchisage est un sous-secteur d'activité important et grandissant dans les transports aériens, dont les participants ne suivent cependant pas un cadre commun ou juridiquement défini. Selon des sources professionnelles[16], il n'existe pas de cadre publié ou normalisé pour les accords de franchise, chaque accord étant défini par les intéressés. Autrement dit, il s'agit d'un contrat entre deux compagnies aériennes indépendantes qui sont souvent, mais pas toujours, l'une internationale (franchiseur) et l'autre régionale et plus petite (franchisé).

125. Il n'existe apparemment aucune définition universellement admise de ce qu'est une compagnie aérienne régionale, mais on trouve concrètement quatre définitions générales. Les trois premières se rapportent à la taille des appareils et la quatrième aux aéroports. Premièrement, en Europe, selon des sources professionnelles[17], les transporteurs régionaux exploitent généralement des avions de 19 à 150 places. Dans la deuxième définition, les compagnies ayant des avions de moins de 100 places sont considérées comme régionales.[18] Dans la troisième, ce sont celles qui ont des avions de 19 à 100 places.[19] Et dans la quatrième, une compagnie régionale assure des liaisons entre un aéroport secondaire et une importante plaque tournante ou entre deux aéroports secondaires.[20] Il importe aussi de noter que ces définitions s'appliquent à toutes les «compagnies régionales», qu'elles appartiennent en tout ou partie à d'autres compagnies, qu'elles soient indépendantes ou qu'elles soient franchisées.

126. Alors qu'une compagnie franchisée exploite le même marché qu'un transporteur régional, les deux types sont habituellement liés à une grande compagnie. Le plus souvent, les transporteurs régionaux franchisés exploitent des lignes secondaires qui relient de petites agglomérations et des aéroports secondaires à l'aéroport international du franchiseur et ne lui font pas directement concurrence. Toutefois, une compagnie régionale franchisée peut, et cela arrive souvent, opérer au-delà des frontières internationales (par exemple les frontières européennes). Elle peut en outre être liée au transporteur principal dans des lieux éloignés, comme c'est le cas de Comair, franchisé de British Airways, en Afrique du Sud. Dans les deux cas, le transporteur régional (franchisé) et la grande compagnie (franchiseur) ont des accords commerciaux qui prévoient entre autres l'utilisation des mêmes éléments suivants: marque, couleurs, aménagement intérieur, uniforme de l'équipage, code de commercialisation mixte (dual marketing codes) et affichage SIR.

127. Toutefois, ce sont les accords commerciaux entre franchiseurs, le fait qu'ils n'apportent pas de fonds propres et l'indépendance du franchisé qui distinguent ce dernier d'une filiale régionale. Le franchiseur est aussi dans une position différente en ce qui concerne les apports de fonds propres. Ordinairement, les compagnies aériennes régionales sont des filiales qui appartiennent en tout ou partie aux transporteurs nationaux et sont donc assez étroitement contrôlées par une compagnie mère. En revanche, les compagnies franchiseurs prennent rarement une participation dans le capital du franchisé. C'est ce dernier qui achète au franchiseur le droit d'utiliser son logo, ce qui lui donne une indépendance beaucoup plus grande que la filiale régionale.

128. Il faut donc souligner que si, dans un sens, une compagnie aérienne franchisée est à peu près identique à une compagnie régionale, c'est le but concret de la franchise qui différencie les deux types de sociétés.

16 Directeur de la politique des transports aériens de l'Organisation européenne des compagnies d'aviation régionales (ERA).

17 Directeur de la politique des transports aériens de l'Organisation européenne des compagnies d'aviation régionales (ERA).

18 *Airline Business* (mai 1998).

19 Regional Airline Association (RAA) des États-Unis.

20 Rédacteur en chef d'*Airline Business*, Kevin O'Toole (juillet 2000).

Le but ultime de la franchise est de diffuser une marque et son identité sur un marché plus large; c'est donc avant tout un outil de commercialisation assez semblable aux autres franchises (telles que Body Shop, McDonald's, etc.). La franchise ne modifie pas les droits de trafic sous-jacents de chacun des deux partenaires. Elle ne modifie pas non plus arbitrairement les routes établies. En outre, elle ne change pas le nombre des créneaux attribués au franchisé et au franchiseur, et chacun doit avoir son propre permis d'exploitation aérienne (AOC). En un mot, tous les éléments relevant des droits de trafic qui existent pour une compagnie aérienne indépendante restent intacts durant la période de la franchise. Ce qu'une franchise modifie, c'est la capacité de chacune des parties à s'implanter sur des marchés nouveaux ou non exploités par ailleurs pour vendre le service offert par la marque. Cela vaut aussi bien pour les marchés essentiels que pour les marchés périphériques. Il n'en est pas de même pour les compagnies régionales qui appartiennent en tout ou partie à une autre compagnie.

129. Les «filiales régionales» (comme bon nombre de franchisés) agissent comme compagnies secondaires pour les grandes lignes nationales ou les lignes internationales. Leurs appareils sont normalement plus petits (voir plus haut), et leurs vols apparaissent à côté de ceux du transporteur associé sur les affichages des SIR. L'une de leurs différences principales concerne toutefois l'allocation des créneaux. Les créneaux mis à la disposition du transporteur régional dans les grands aéroports sont sous la mainmise de la compagnie propriétaire, et les vols sont coordonnés avec elle dans les réseaux en étoile, alors que la compagnie franchisée a la mainmise sur ses propres créneaux, et toute coordination doit être acceptée d'un commun accord par les partenaires indépendants.

130. Les raisons de conclure un accord de franchise entre compagnies aériennes se comprennent du point de vue du franchiseur comme de celui du franchisé. Le franchiseur y trouve des avantages économiques grâce à une meilleure efficacité sur les structures de routes et une meilleure utilisation des appareils. Autrement dit, les appareils qui desservaient précédemment des lignes peu fréquentées peuvent être réaffectés à des lignes plus rentables sans que le service soit supprimé. Le franchiseur bénéficie aussi de la poursuite du trafic secondaire, qui aurait pu sans cela être repris par un concurrent.

Le franchisé tire un avantage économique de cet arrangement du fait qu'il peut se servir d'une marque connue et bien établie, accéder aux programmes de grands voyageurs, bénéficier d'un apport de passagers et de marchandises et utiliser les systèmes mondiaux de distribution. On notera aussi que les couleurs des appareils du franchisé ne sont pas nécessairement celles du franchiseur. Il arrive que le franchisé conserve sa marque ou exploite ses appareils avec ses propres couleurs parallèlement à celles du franchiseur. Dans ce dernier cas, les appareils sont exploités sur certaines lignes avec la marque du franchiseur et sur d'autres avec celle du franchisé (Gill Airways et Jersey European, par exemple).

131. Dans une étude récente entérinée par DGCA/108 en décembre 1999, la CEAC a examiné le franchisage entre compagnies aériennes dans l'ensemble de l'Europe pour déterminer si la réglementation ou la législation en vigueur couvrait suffisamment ce secteur et si le franchisage avait un effet sur le niveau de concurrence sur une route donnée. Il est dit, dans les conclusions de cette étude, que «la pratique du franchisage entre compagnies aériennes» ne contient aucun élément qui ne soit pas déjà visé par la réglementation en vigueur dans l'UE et qu'aucune modification importante de la concurrence n'apparaît sur les différentes routes.

132. Comme la définition des compagnies aériennes «régionales» et celle des compagnies franchisées se ressemblent, il n'existe pas de données portant sur chacun de ces deux types. Toutefois, pour indiquer comment le secteur est structuré et donner une typologie de sa croissance, on a composé les tableaux 8 à 11 à partir de différentes sources. C'est sur le marché des États-Unis qu'on trouve le plus gros secteur de compagnies régionales, suivi par l'Europe, puis par le reste du monde. Toutefois, parmi les 100 plus grosses compagnies régionales du monde, on trouve une large représentation géographique. Les tableaux 8 à 11 présentent des comparaisons annuelles du secteur des compagnies régionales entre 1994 et 1999 (à partir des 20 premières compagnies de cette catégorie). Le tableau 12 indique les opérations de franchise au sein des 100 premières compagnies régionales en 1999, et la figure 3 met en relief les liaisons entre compagnies «régionales» et alliances mondiales.

TABLEAU 8

Représentation géographique de toutes les compagnies aériennes régionales, y compris les opérations de franchise

1994	Passagers (milliers)	Pourcentage du marché mondial	Nombre de transporteurs
Amérique du Nord	57 861	55,9	35
Europe	27 120	26,2	36
Asie-Pacifique	11 461	11,1	15
Amérique latine-Caraïbes	5 624	5,4	10
Moyen-Orient-Afrique	1 353	1,3	4
Total	103 419	100	100

TABLEAU 9

Représentation géographique de toutes les compagnies aériennes régionales, y compris les opérations de franchise

1999	Passagers (milliers)	Pourcentage du marché mondial	Nombre de transporteurs
Amérique du Nord	85 572	49,1	32
Europe	58 669	33,7	44
Amérique latine	14 504	8,3	8
Asie-Pacifique	11 900	6,8	8
Moyen-Orient-Afrique	3 480	2	8
Total	174 125	100	100

Source: Banque de données d'*Airline Business* et *Airline Business*, mai 2000.

TABLEAU 10

Vingt premières compagnies aériennes régionales par nombre de passagers, 1994

Rang 1994	Compagnie aérienne	Pays	Passagers (milliers)	Variation en un an(%)
1	AMR Eagle	États-Unis	11 841	13,7
2	USAir Express	États-Unis	5 471	3,4
3	Mesa Airlines Group	États-Unis	5 170	16,2
4	Merpati Nusantara	Indonésie	4 153	73,4
5	Continental Express Airlines	États-Unis	3 933	-5,9
6	Air Canada Connectors	Canada	3 700	42,3
7	Horison Air Industries	États-Unis	3 482	26,5
8	Comair	États-Unis	3 300	26,9
9	Atlantic Southeast Airlines	États-Unis	3 120	17,2
10	TransAsia Airways	Taiwan	3 072	50,7
11	Air UK	Royaume-Uni	2 605	17,7
12	Lufthansa CityLine	Allemagne	2 260	11,9
13	SkyWest Airlines	États-Unis	2 064	26,4
14	Binter Canaarias	Espagne	2 000	3,7
15	Crossair	Suisse	1 970	13,2
16	Business Express	États-Unis	1 800	-11,2
17	Deutsche BA	Allemagne	1 800	63,6
18	Express Airlines I Inc	États-Unis	1 800	5,9
19	ACES Colombia	Colombie	1 794	12,4
20	Trans States Airlines	États-Unis	1 700	22,5

Source: Banque de données d'*Airline Business*.

TABLEAU 11
Vingt premières compagnies aériennes régionales par nombre de passagers, 1999

Rang 1999	Rang 1998	Compagnie aérienne	Pays	Passagers (milliers)	Variation en un an (%)	Trafic passagers (PKP) (millions)	Variation en un an (%)
1	1	American Eagle Airlines	États-Unis	11 458	0,1	4 375	9,7
2	2	Comair	États-Unis	7 032	13,9	4 076	22,2
3	3	Continental Express	États-Unis	6 687	18,5	3 462	37,6
4	4	Crossair	Suisse	5 990	10,9	3 088	21,0
5	11	Mesaba Airlines	États-Unis	5 452	32,4	2 338	30,7
6	6	Horizon Air	États-Unis	4 984	13,5	2 219	20,7
7	13	Atlantic Southeast Airlines	États-Unis	4 960	23,2	2 277	36,0
8	17	SkyWest Airlines	États-Unis	4 901	64,0	1 635	36,4
9	5	Luftansa CityLine	Allemagne	4 900	11,4	3 043	9,8
10	14	TAM Regionais	Brésil	4 900	24,4		
11	9	UNI Airways Corp	Taiwan	4 540	7,3	1 416	18,8
12	7	Mesa Airlines	États-Unis	4 530	4,7	2 317	23,4
13	8	KLM uk	Royaume-Uni	4 113	-4,3	2 129	1,1
14	12	Air Canada Connector	Canada	4 000	-0,9		
15	10	Canadian Regional Airlines	Canada	3 992	-4,6	1 850	-4,9
16	15	Rio-Sul Regionais	Brésil	3 570	13,8	2 155	12,5
17	19	Air Wisconsin	États-Unis	3 372	18,4	1 838	30,3
18	21	Atlantic Coast Airlines	États-Unis	3 234	27,7	1 664	30,4
19	16	Piedmont Airlines	États-Unis	3 162	2,0		
20	20	Delta Air Transport	Belgique	3 137	22,6		

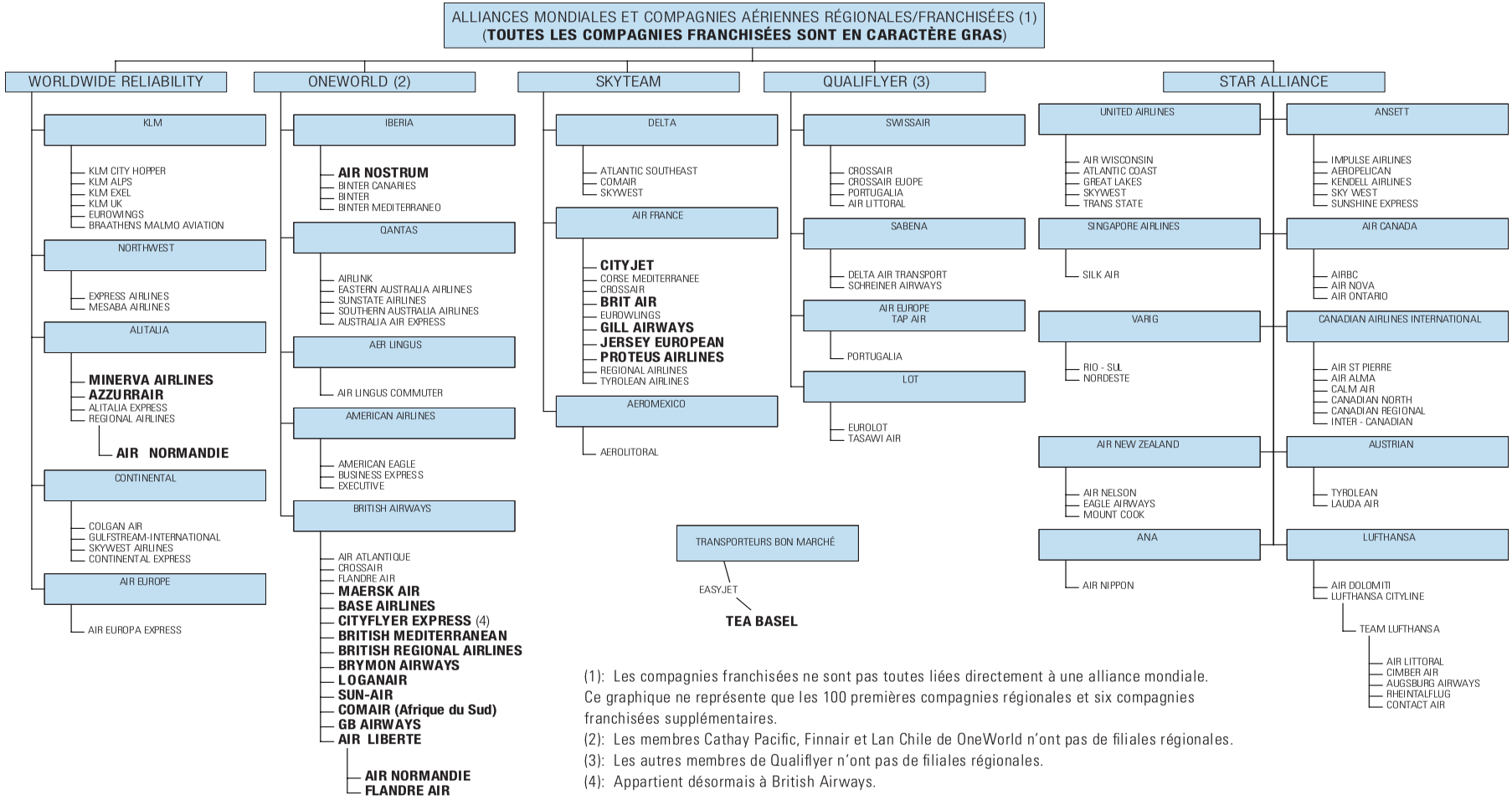
Source: Banque de données d'*Airline Business*.

TABLEAU 12
Compagnies aériennes franchisées parmi les 100 premières compagnies régionales

Rang 1999	Compagnie aérienne	Pays	Passagers (milliers)	Variation en un an (%)	Trafic passagers (PKP) (millions)	Variation en un an (%)
22	Jersey European Airways	Royaume-Uni	2 832	33	870	5,1
26	British Regional Airlines	Royaume-Uni	2 300	-0,4	843	-0,5
27	Brit Air	France	2 300	52,7	1 415	133,9
34	Air Nostrum	Espagne	1 848	18,5		
52	AZZURRAair	Italie	960	92		
54	Brymon Airways	Royaume-Uni	922	20,7	384	14,3
62	Maersk Air	Royaume-Uni	688	11,7	529	15,3
71	Proteus Airlines	France	500			
82	Gill Airways	Royaume-Uni	322	-19,5	174	-20,2

ORGANIGRAMME

Alliances mondiales et compagnies aériennes régionales/franchisées



(1): Les compagnies franchisées ne sont pas toutes liées directement à une alliance mondiale. Ce graphique ne représente que les 100 premières compagnies régionales et six compagnies franchisées supplémentaires.
(2): Les membres Cathay Pacific, Finnair et Lan Chile de OneWorld n'ont pas de filiales régionales.
(3): Les autres membres de Qualiflyer n'ont pas de filiales régionales.
(4): Appartient désormais à British Airways.

Source: *Airline Business* Mai 2000; OWNCO Report.

133. Les Membres voudront peut-être examiner en quoi les engagements existants peuvent concerner la question du franchisage entre compagnies aériennes au vu de trois facteurs:

- l'absence de tout lien entre le contrat de franchise et les droits essentiels, comme on l'a expliqué plus haut;
- l'absence de toute qualification sectorielle dans la définition du franchisage donnée par la CPC;
- le rôle joué par le franchisage entre compagnies aériennes dans la vente et la commercialisation de services de transport aérien aussi bien par le franchiseur que par le franchisé.

134. Le franchisage est traité comme un cas particulier à la section 4, «Services de distribution», du document MTN/GNS/W/120, car c'est le seul élément qui ne soit pas lié spécifiquement à la distribution de marchandises. Contrairement aux trois premiers éléments (services de courtage, services de commerce de gros, services de commerce de détail), il n'est pas subdivisé selon les types de marchandises mais référé, au moyen d'une correspondance avec la position 89290 de la CPC, aux «redevances permettant d'exploiter des droits exclusifs analogues à ceux décrits dans les sous-classes ci-dessus mais non classés dans celles-ci ou ailleurs, détenus par d'autres agents économiques». Les positions précédentes de la CPC se rapportent clairement à des biens et services (voir notamment la définition des marques de fabrique à la position 89220).

135. Autrement dit, alors que la distribution de services n'est pas visée d'une manière générale par la CPC, le franchisage de services (par exemple une chaîne de magasins de nettoyage à sec ou de restaurants telle que McDonald's) est clairement visé à la fois par la CPC provisoire et le document MTN/GNS/W/120. Cette définition est axée sur le paiement plutôt que sur le contrat entre le franchiseur et le franchisé, mais elle est liée de façon claire et singulière à ce type de contrat (voir l'examen de ce point au paragraphe 7 du document S/C/W/37, «Services de distribution, note du Secrétariat», daté du 10 juin 1998). La question suivante se pose donc: la pratique du franchisage dans les transports aériens relève-t-elle de la définition du franchisage en général?

136. Le franchisage dans les transports aériens est un moyen pour le franchisé de mieux vendre ses propres services en attirant le client grâce à une marque célèbre ou pour le franchiseur de vendre plus largement sa marque. On pourrait donc considérer qu'il relève de la définition de la vente et de la commercialisation donnée dans l'Annexe («possibilité pour le transporteur aérien concerné de vendre et de commercialiser librement ses services de transport aérien, y compris tous les aspects de la commercialisation tels que l'étude des marchés, la publicité et la distribution»). Il existe déjà 36 engagements concernant la vente et la commercialisation de services de transport aérien.

137. Une telle qualification de «vente et commercialisation» peut se substituer ou se cumuler à la précédente (franchisage). Les problèmes juridiques que soulèvent les qualifications et les classifications cumulées de services ne sont pas inconnus dans les services de transport aérien, comme on a pu le voir plus haut à propos des nouveaux circuits de distribution en ligne, qui pourraient sans doute être qualifiés à la fois de SIR et de services de vente et de commercialisation. En outre, la question du chevauchement entre la CPC (en l'occurrence le franchisage) et l'Annexe sur les transports en particulier est étudiée assez en détail aux paragraphes 37 à 40 du document S/C/W/59.

138. Enfin, les Membres voudront peut-être aussi envisager d'examiner le franchisage entre compagnies aériennes comme un secteur de services encore non identifié, non classé et non couvert par des engagements, qui n'est pas directement lié à des droits de trafic et n'entre donc pas dans le champ d'application de l'AGCS.

V. SERVICES AUXILIAIRES DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT LORSQU'ILS SONT FOURNIS EN LIAISON AVEC LES TRANSPORTS AÉRIENS (transit et entreposage)

139. Le transit et l'entreposage sont étudiés aux paragraphes 62 et 63 du document S/C/W/59, car ce sont des services auxiliaires de tous les modes de transport, y compris le transport aérien. À la réflexion, il semble que c'était une erreur de les inclure dans un document consacré aux services de transport aérien. Certes, les transitaires et les sociétés d'entreposage offrent des services au secteur des transports aériens dans le cadre de la chaîne de prestations qui relie le fabricant et l'expéditeur des marchandises à leur destinataire final, mais ce ne sont pas en soi des services de transport aérien. Ils ne sont pas des transporteurs de fret, et leurs activités ne relèvent pas des accords sur les services aériens. Chacun fait partie d'un réseau plus large du secteur des transports qui comprend le transport routier, maritime et ferroviaire ainsi que le transport aérien. Les autres secteurs qui fournissent des services auxiliaires essentiels au transport aérien sont par exemple les compagnies d'assurance et les agences de voyage, mais on ne pourrait certainement pas les considérer comme faisant partie du secteur des transports aériens à ce titre. En outre, il serait préjudiciable au système qu'en incluant le transit et l'entreposage dans une étude sur les services de transport aérien, on introduise un doute quant au fait qu'ils relèvent de l'AGCS: un tel doute pourrait surgir si l'on alléguait qu'un service ayant une interface avec le transport aérien était un service de transport aérien et qu'il pouvait donc relever de l'exclusion mentionnée dans l'Annexe – encore qu'il serait difficile de soutenir que le transit et l'entreposage sont «directement liés à l'exercice des droits de trafic».

140. Il y a cependant des sociétés offrant des services logistiques complets, parfois appelées sociétés de logistique, qui fournissent des services de transit et d'entreposage dans le cadre d'un service global pouvant inclure le transport de marchandises par voie aérienne. Ces situations se produisent fréquemment dans ce qu'on appelle le transport multimodal. Il faut bien voir que certaines de ces activités peuvent effectivement être qualifiées de services de transport aérien, qu'elles soient ou non «directement liées à l'exercice des droits de trafic», mais cela ne fait pas sortir du champ de l'Accord le transit et l'entreposage, ni bon nombre d'autres services offerts par ces sociétés.

141. Dans la CPC provisoire, le transit et l'entreposage relèvent de la division 74, «Services annexes et auxiliaires des transports» et non de la division 73, «Services de transports aériens». Les «Services d'entreposage», à la sous-section 7421, sont désignés comme étant des «Services d'entreposage de marchandises congelées ou réfrigérées» (74210), des «Services d'entreposage en vrac de liquides ou de gaz» (74220) et d'»Autres services d'entreposage» (74290). Chaque sous-section et ses notes explicatives s'appliquent au type de marchandises entreposées et aux installations requises pour les entreposer correctement. Pour chaque type de marchandises entreposées, il serait faisable (même si cela ne serait pas très rentable dans certains cas) de les transporter par voie aérienne. La différence entre les installations d'entreposage est directement liée au type de marchandises qui peuvent y être entreposées. Pour la position 74210, il faut des entrepôts réfrigérés spécialisés, pour la position 74220, des installations spéciales de manutention et d'entreposage des «marchandises dangereuses», et pour la position 74290, des entrepôts généraux de marchandises. Aucune distinction n'est faite selon le mode de transport par lequel les marchandises arrivent à l'entrepôt. Habituellement, l'expéditeur (fabricant, producteur, etc.) se procure ces services par l'intermédiaire d'un transitaire.

142. Les «Services d'agences de transports de marchandises» (CPC 7480, 74800) sont désignés comme étant des «Services de courtage en marchandises, services d'expédition de marchandises (principalement les services d'organisation de leur acheminement pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire), services de courtage maritime aérien, et services de groupage et de dégroupage de marchandises». Pour aucun de ces prestataires, cette désignation n'inclut l'expédition ou le transport effectif des marchandises par voie aérienne (ou toute autre voie).

143. Les sociétés de logistique assurent aussi des services de transit et d'entreposage au sens traditionnel, mais elles ont généralement de nombreuses entreprises affiliées internationales et sont souvent (quoique pas toujours) liées à des transporteurs de fret par le biais de filiales indépendantes ou d'accords contractuels à long terme. Inversement, les transporteurs de fret, les intégrateurs et les opérateurs postaux peuvent créer des entreprises de transit sous forme de filiales indépendantes, conclure des accords contractuels avec des transitaires indépendants ou prendre des participations dans des entreprises de transit.

144. Les transitaires confient aux transporteurs aériens le transport physique des marchandises par des opérateurs agréés (il en va de même pour les sociétés d'expédition) et n'effectuent normalement

pas de transport aérien eux-mêmes. Le transitaire traditionnel est en fin de compte un intermédiaire pour les expéditeurs et les compagnies aériennes, de sorte que les autorités de tutelle le traitent séparément des transporteurs aériens. Les opérateurs mondiaux ou les sociétés de logistique ne se contentent pas de faire du transit et offrent des services intégrés depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination. Le transit n'est souvent que l'un des éléments de la structure des entreprises. Les transitaires peuvent être alliés à un groupe qui comprend un transporteur aérien ou en faire partie. Les États-Unis offrent un exemple des différences réglementaires entre ceux qui transportent des marchandises (soumis à une juridiction bilatérale) et ceux qui sont liés aux transporteurs aériens mais séparés d'eux. «Les étrangers qui veulent exercer des activités indirectes de transport aérien (c'est-à-dire des activités de transitaires et de charters sans exploiter eux-mêmes les avions) doivent demander pour ce faire l'autorisation du Ministère des transports.» (OCDE – DSTI/DOT (99)1).

145. Le tableau 13 montre dans quelle mesure les transitaires traditionnels ont élargi leur champ d'opérations. Il ne faut pas le lire de façon strictement comparative, car certains chiffres n'ont pas de base commune. Quand c'était possible, on a donné les chiffres spécifiques au transit, mais la plupart des sociétés consolident leurs chiffres. On pourrait aussi arguer que des sociétés comme Nippon Express devraient être classées avec les intégrateurs mondiaux et non avec les transitaires, même si un élément important de leurs opérations mondiales fait directement intervenir l'activité de transit.

TABLEAU 13
Transitaires/sociétés de logistiques dans le monde, 1999

	Nombre de pays	Nombre d'emplacements	Centres d'entreposage et de distribution	Effectif	Recettes totales (milliards de dollars EU, sauf indication contraire)	Siège
Danzas[a]	135	711 (312 détenus et exploités)	451 (tous les continents)	4 976	2,2 (transit: 1,96)[b]	Allemagne
Nippon Express Worldwide (comprend tous les secteurs des entreprises)	33	213		+64 000	16,1 (transit: 1,78)	Japon
Panalpina[d]	65	312		11 000	5,2 milliards de francs suisses (transit: $1,73)	Suisse
Schenker[c]	100 (transit uniquement)	1,000 (transit uniquement: 340)		28 500 (transit uniquement: 6 600)	5,2 (transit: 1,8)	Allemagne
MSAS (principale composante d'Ocean PLC)[e]	112	675 (transit: +460)		+15 000	1,11 (transit)	Royaume-Uni

suite du tableau 13, page suivante

	Nombre de pays	Nombre d'emplacements	Centres d'entreposage et de distribution	Effectif	Recettes totales (milliards de dollars EU, sauf indication contraire)	Siège
Kuehne & Nagel	80	500	1,25 million de mètres carrés (5% des opérations)	13 000	6,6 milliards de francs suisses (transit: $1,06)	Suisse
BAX	121	500		+7 600	1,8	États-Unis
KWE		203	123	+5 100		Japon
Circle	100	300		4 900	814,1 millions	
Exel Walsh Western	28			35 000	2,4	Dublin Irlande

a Danzas a connu un certain nombre de fusions et d'acquisitions au cours des derniers 18 mois. 1) Elle a été rachetée en mars 1999 par la Deutsche Post, intégrant ainsi le Deutsche Post World Net Group (le Deutsche Post Group avait déjà acquis une participation dans DHL et diverses entreprises de distribution de colis et de logistique en Europe). 2) En février 2000, Danzas a racheté Air Express International (AEI), le plus gros transitaire des États-Unis.

b La section transit du groupe, dénommée Intercontinental, a aussi procédé à un certain nombre d'acquisitions depuis le début de 1999: Hammond International Ltd. en Nouvelle-Zélande et le transitaire français de colis lourds Start SA.

c Le 2 novembre 1999, on a annoncé que la filiale Stinnes de Schenker AG à Essen (Allemagne) et la Seino Transportation Co. Ltd. à Ogaki (Japon) avaient décidé de constituer une alliance stratégique pour la logistique et le transit intégrés (communiqué de presse commun).

d En juillet 1999, SRAir Logistics a acquis 10 pour cent de Panalpina, et les deux sociétés ont fondé ensemble SwissGlobalCargo.

e Ocean Group plc et Exel plc (anciennement NFC plc) ont fusionné, réunissant ainsi Ocean, MSAS et Exel. La nouvelle société s'appelle Exel plc.

VI. SERVICES DE LOCATION SIMPLE OU EN CRÉDIT-BAIL

A. DÉFINITION ET ÉVALUATION

146. Outre les renseignements présentés au paragraphe 65 du document S/C/W/59 et aux paragraphes 6, 7, 15 a), 19 C b), à l'annexe 2 (pages 14 et 15) et à l'annexe 6 (pages 29 à 31) du document S/C/W/129, les Membres voudront peut-être examiner les éléments ci-après.

147. Des engagements ont déjà été contractés pour cette activité (CPC 83104, «Services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs, sans équipage»: 19 engagements; CPC 734, «Services de location d'aéronefs avec équipage»: 4 engagements; CPC 81120, «Services de crédit-bail»: 67 engagements). Toutefois, en raison notamment des incertitudes de la terminologie, on pourrait arguer que certains aspects relèvent de l'exclusion prévue dans l'Annexe (voir S/C/W/59, paragraphe 65). C'est pourquoi, avant de présenter l'évolution de la situation économique et réglementaire dans ce secteur, il est bon de donner quelques définitions, tirées pour la plupart de l'étude de l'OACI sur la location des aéronefs (document EC2/82, LE 4/55-99/54 du 14 mai 1999).

148. Le Manuel de la réglementation du transport aérien international de l'OACI (Doc 9626) définit un **aéronef loué** comme étant un aéronef utilisé en vertu d'un arrangement contractuel de location. Dans l'**affrètement** d'un aéronef, toute la capacité est louée ou achetée à titre privé par un ou plusieurs organismes qui peuvent la revendre au public (cette formule est surtout fréquente dans les opérations aériennes de transport non régulier de passagers, appelées communément «vols affrétés»). Un accord de **réservation de capacité** est un contrat par lequel un opérateur ne loue qu'une partie de la capacité d'un aéronef exploité en service aérien régulier sur une base permanente (par exemple, 15 sièges sur un vol particulier en saison).

TABLEAU 14

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Nombre de grandes sociétés de location	40	40	36	34	40	
Flotte détenue par ces sociétés	1 900 avions à réaction	1 820 avions à réaction	1 740 avions à réaction	1 760 avions à réaction	2 140 avions à réaction	2 200 avions à réaction
Valeur de cette flotte	33 milliards de dollars	36 milliards de dollars	36 milliards de dollars	41 milliards de dollars		
Part de la flotte détenue par GE et l'ILFC	57%	61%	60%	61%	60%	54,4%
Proportion des appareils détenus ou gérés par des sociétés de location-exploitation dans le nombre total d'avions à réaction commerciaux	17%(*)	16%(*)	14,2%	13,5%	16%	
Proportion de la flotte de construction occidentale directement détenue par des compagnies aériennes	pas de données	pas de données	55,7%	55,7%	54%	50%
dont nombre d'appareils donnés en location à d'autres transporteurs	pas de données	pas de données	pas de données	4,6%	pas de données	pas de données
Autres types de location	pas de données	pas de données	non calculable	35,4%	non calculable	non calculable

(*) à l'exclusion de la Chine et de la CEI.

149. Du point de vue économique, on fait principalement la distinction entre les **baux financiers** ou **crédit-bail** et les **baux d'exploitation**. Les baux financiers ont pour but d'éviter les investissements lourds et les dettes qui leur sont souvent associées pour l'achat d'un aéronef et de réduire les charges fiscales ou d'autres coûts. Ils se présentent extérieurement comme des accords de propriété (logo du preneur, immatriculation dans l'État du preneur). Le loueur peut être une banque, un organisme de crédit à l'exportation, un constructeur ou un loueur de longue durée tel que l'International Lease and Finance Company (ILFC) ou GE. Les baux d'exploitation sont conçus de façon à répondre aux besoins d'un transporteur aérien qui souhaite disposer d'un plus grand nombre d'aéronefs, souvent sur une base saisonnière ou à court terme.

150. Du point de vue réglementaire, on distingue aussi la location **sans équipage** et la location **avec équipage**, et même la location avec **une partie de l'équipage** (*damp lease*). Toutefois, ces définitions ne sont pas universellement admises. La Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), organisation paneuropéenne, définit la location sans équipage comme la location d'un aéronef exploité avec le permis d'exploitation aérienne (AOC) du preneur, tandis que la location avec équipage est définie comme la location d'un aéronef exploité avec l'AOC du loueur. Cette définition se rapproche de la distinction entre baux financiers et baux d'exploitation dans la mesure où, pour un bail financier, le loueur n'a jamais de permis d'exploitation.

151. En raison de ces définitions économiques et réglementaires qui divergent et se chevauchent, il est difficile de recueillir et d'interpréter des statistiques sur les activités en question. L'OACI a par exemple recueilli les chiffres du tableau 14 pour sa publication annuelle *Le monde de l'aviation civile*.

152. On constate d'après ce tableau qu'il y a trois grands types de loueurs: les «grandes sociétés de location», les «transporteurs» (marché entre transporteurs) et les «autres», c'est-à-dire les banques, les organismes de crédit à l'exportation et les constructeurs. Il n'y a pas de chiffres complets pour ces catégories, et l'on a même cessé d'en recueillir en 1999. La seule année complète qui donne une idée de la ventilation entre ces trois types est 1996; cette année-là, les grandes sociétés de location ont représenté 13,5 pour cent de la valeur de la flotte de construction occidentale, le marché entre transporteurs, 4,6 pour cent, et les autres loueurs financiers, 35,4 pour cent, le reste de la flotte (51,1 pour cent) appartenant aux compagnies aériennes elles-mêmes.

TABLEAU 15

Avions à réaction loués par des compagnies aériennes offrant des services réguliers internationaux, 1989 et 1998

Région statistique de l'OACI	Nombre						Nombre d'aéronefs loués							
	aéronefs en service		compagnies sans aéronefs loués		compagnies avec aéronefs loués		autres compagnies aériennes		sociétés de location		autres (constructeurs, banques, etc.)		Total	
	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98
Afrique	309	359	26	14	12	35	8	24	4	17	7	39	19	80
Asie/ Pacifique	1 012	1 971	19	15	20	55	13	58	32	209	36	255	81	522
Europe	2 791	3 589	23	46	36	113	49	115	52	536	108	684	209	1 335
Moyen-Orient	294	324	9	5	5	9	5	6	3	18	8	13	16	37
Amérique du Nord	4 014	4 945	9	6	26	38	104	30	155	504	125	199	384	733
Amérique latine/ Caraïbes	495	765	14	9	26	44	15	27	48	299	58	186	121	512
TOTAL	8 915	11 953	100	95	125	294	194	260	294	1 583	342	1376	830	3 219

Source: OACI, jp airlines-fleets international.

TABLEAU 16

Compagnies aériennes de pays en développement utilisant des aéronefs loués pour offrir des services réguliers internationaux, 1989 et 1998

Période	Nombre			Nombre d'aéronefs loués			
	aéronefs en service	compagnies sans aéronefs loués	compagnies avec aéronefs loués	autres compagnies aériennes	sociétés de location	autres (constructeurs, banques, etc.)	Total
1989	1 789	62	58	32	108	68	208
1998	2 080	40	132	89	539	347	975
Variation	+291	-22	+74	+57	+431	+279	+767

Source: OACI, jp airlines-fleets international.

153. Les grandes sociétés de location telles que l'ILFC et GE opèrent sur les deux marchés du crédit-bail et de la location-exploitation, mais on ignore la répartition de leurs activités entre ces marchés.

154. Un deuxième tableau(15) établi d'après les chiffres présentés dans l'étude de l'OACI sur la location des aéronefs donne une répartition régionale et une idée de l'évolution du marché mondial de la location entre 1989 et 1998.

155. Ce tableau montre qu'en 1989 la location était déjà monnaie courante puisque, dans quatre des six régions, les compagnies ayant des appareils loués étaient plus nombreuses que les autres. En 1998, c'était le cas dans toutes les régions, avec parfois un écart important. Quant à la part respective des différents types de loueurs, on constate un recul important du marché entre transporteurs (ramené de 33 pour cent en 1989 à 8 pour cent en 1998), une croissance des sociétés de location (qui sont passées de 35 à 49 pour cent) et une quasi-stabilité des «autres» loueurs (41 pour cent en 1989 et 43 pour cent en 1998). Du point de vue de la ventilation régionale, on constate une progression sensible de l'Europe (41 pour cent en 1998 contre 26 pour cent en 1989), une baisse de l'Amérique du Nord (23 pour cent en 1998 contre 46 pour cent en 1989), une croissance de l'Asie-Pacifique (de 10 à 16 pour cent), une quasi-stabilité de l'Amérique latine (de 15 à 16 pour cent) et une stabilité absolue du Moyen-Orient et de l'Afrique (4 pour cent).

156. Le tableau 16 montre que la situation des pays en développement a évolué à peu près au même rythme que celle de l'ensemble du monde pour ce qui est du nombre de compagnies aériennes ayant des appareils loués, du nombre total d'appareils loués et du nombre d'appareils donnés en location par des sociétés de location. Quant au nombre d'appareils en service, la progression a été moitié moindre dans ces pays que dans l'ensemble du monde.

157. Du point de vue du nombre d'avions loués, le marché a quadruplé en neuf ans. On remarquera toutefois que les chiffres concernant l'Amérique du Nord sont sans doute sous-estimés, car il est difficile d'identifier la location consentie par les «autres» loueurs.

158. Parmi les facteurs qui ont accru le recours à la location dans le transport international, l'OACI en cite plusieurs: le coût élevé des nouveaux aéronefs encourage la location pour les petits transporteurs aériens ou ceux qui sont établis depuis peu; pour les transporteurs aériens établis, la location des aéronefs représente un moyen de réduire leurs coûts et d'obtenir des avantages fiscaux; dans certaines circonstances, la vente et la location-rachat de ses propres aéronefs peuvent permettre à un transporteur aérien de réduire son niveau d'endettement; les transporteurs aériens peuvent répondre aux besoins supplémentaires de capacité en période de pointe, sans avoir à consentir d'importantes dépenses d'investissement ou à s'endetter pour acheter des aéronefs; la location peut permettre aux transporteurs aériens, particulièrement les entreprises les plus petites établies dans les pays en développement, d'exploiter des droits de trafic inutilisés; les transporteurs aériens qui possèdent un trop grand nombre d'aéronefs ou qui n'utilisent pas leur parc et/ou leurs équipages au maximum peuvent les offrir en location à d'autres transporteurs; et les aéronefs loués peuvent être utilisés pour desservir des routes pour lesquelles le transporteur aérien ne possède pas le matériel voulu.

TABLEAU 17

	Nombre de compagnies aériennes concernées	Dépenses de location d'équipements de vol (millions de dollars)	Dépenses de location d'équipements de vol pour les 42 compagnies concernées en 1989 et 1997	Charges d'exploitation totales pour les 42 compagnies concernées en 1989 et 1997 (millions de dollars)
1989	97 compagnies de 47 pays	7 043	3 915	101 778
1997	106 compagnies de 41 pays	10 679	9 310	159 402
Variation 1989-1997		+52%	+138%	+57%

Source: Étude de l'OACI sur la location des aéronefs.

159. Le tableau 17 donne une idée approximative de l'incidence de la location sur la comptabilité des compagnies aériennes.

160. Ce tableau montre que, pour les compagnies aériennes qui pratiquent la location, les dépenses de location ont augmenté environ deux fois et demie plus vite que les charges d'exploitation durant la période. Il ne révèle toutefois que l'incidence de la location-exploitation; l'incidence du crédit-bail apparaît dans le poste des dettes à long terme du bilan, au côté de nombreux autres postes, et ne peut être isolée.

161. Le contexte économique et réglementaire du crédit-bail et celui de la location-exploitation sont très différents et doivent être traités de manière séparée.

B. CRÉDIT-BAIL

162. Du point de vue économique et réglementaire, le crédit-bail semble relever plus des services financiers que du transport aérien.[21] Les principaux acteurs de ce marché – organismes de crédit à l'exportation (Eximbank aux États-Unis, Hermes en Allemagne, ECGD au Royaume-Uni, COFACE en France, etc.), banques, constructeurs et grandes sociétés de location – travaillent ensemble sur des dispositifs financiers qui comportent souvent la création de structures spécifiques. La supervision réglementaire de ces activités relève en grande partie des administrations fiscales nationales et, au niveau multilatéral, de l'Accord sectoriel sur les avions gros porteurs conclu sous l'égide de l'OCDE, qui limite la durée du crédit et la participation des organismes de crédit à l'exportation. Certains Accords de l'OMC tels que le GATT, l'Accord SMC et l'Accord relatif au commerce des aéronefs civils contiennent des règles relatives à ces activités, comme l'ont montré récemment trois affaires de règlement de différends.

163. Durant la période 1993-1999, l'évolution de la situation économique du secteur et son évolution réglementaire ont été étroitement mêlées: sous la pression des marchés, les États ont entrepris ou autorisé la création de nouveaux dispositifs qui ont plus ou moins réussi et dont l'exemple a été suivi à l'étranger. Les éléments essentiels de ces dispositifs sont les règles d'amortissement, la valeur résiduelle des éléments d'actif, la répartition des risques et les règles régissant la faillite.

164. L'un des dispositifs les plus populaires, le crédit-bail adossé japonais (JLL), a disparu en 1998 à la suite d'une décision des autorités fiscales, pour être remplacé au second semestre de 1999 par le contrat de location-exploitation japonais (JOL). Parmi les utilisateurs de ce dispositif figurent des compagnies aériennes telles qu'Iberia, SAS, Korean, Aer Lingus et Austrian. Un autre dispositif classique est l'emprunt sous forme de titres revalorisés garantis par nantissement du matériel (EETC), reposant sur la titrisation des éléments d'actif, qui est souvent utilisé aux États-Unis. Les contrats passés selon ce dispositif ont représenté 16 milliards de dollars aux États-Unis durant la période 1994-1999. Parmi les clients figuraient America West, Atlas Air

21 On notera que la CPC établit des distinctions qui correspondent apparemment de manière parfaite aux catégories économique et financière du crédit-bail et de la location-exploitation (avec et sans équipage):

• CPC 81120: «la notion de service de crédit-bail s'applique à la durée de service escomptée du bien et au fait que le preneur bénéficie effectivement de tous les avantages qu'offre son utilisation et qu'il assume tous les risques découlant de sa propriété. Exclusion: les services de location-exploitation sont rangés dans la division 83, selon le type de marchandise louée»;

• CPC 83104: les «services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs, sans équipage» sont définis comme des «services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs (par exemple les hélicoptères et les avions), sans équipage»;

• CPC 73400: les «services de location d'aéronefs avec équipage» sont définis comme des «services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs (y compris les hélicoptères) ou d'engins spatiaux de tous types et pour tous usages, avec équipage. Il s'agit généralement d'affrètements à la durée comportant souvent plusieurs destinations différentes».

Continental Airlines, Fedex, Northwest Airlines, US Airways et United Airlines. Cette formule commence à se répandre en Europe, où Iberia par exemple a conclu au début de 2000 un marché de 190 millions de dollars pour six A320. Quantas et Ansett ont aussi utilisé récemment des dispositifs similaires. Les autres contrats de crédit-bail «à motivation fiscale» sont notamment l'ownership-FSC (dont British Airways et Cargolux ont été clientes) et les «contrats avec maintien des droits acquis» en Allemagne et en France. Un autre fait nouveau important est la participation croissante des avionneurs qui, pour susciter des commandes, ont commencé à donner des garanties sur la valeur de l'actif. Le risque net des deux plus grands avionneurs est évalué à 25 milliards de dollars.

165. Du point de vue du volume, les activités de crédit-bail sont cycliques et très liées aux commandes et aux livraisons d'appareils. Sous l'angle de l'AGCS, il s'agit d'un commerce effectué essentiellement suivant les modes 1 et 2, car les avions sont des biens mobiles dont la location qui ne nécessitent pas de présence commerciale.

166. Quant aux sociétés de location à proprement parler, on les a classées dans le tableau 18 selon la valeur de la flotte pour 1999.

167. Ces 40 loueurs représentent une flotte de 3 800 appareils, d'une valeur de 74,5 milliards de dollars, dont la majorité – 2 800 avions – sont des avions de transport de passagers à réaction qui représentent environ le quart de la flotte mondiale d'avions à réaction commerciaux de construction occidentale. Deux sociétés américaines, General Electric Capital Aviation (GECAS), qui a absorbé Guinness Peat Aviation en 1993, et International Lease and Finance Company (ILFC) ont dominé le marché durant toute la période.

TABLEAU 18
Quarante premiers loueurs selon la valeur de la flotte, 1999

Rang	Société de location	Millions de dollars	Rang	Société de location	Millions de dollars
1.	ILFC	19 133	21.	Itochu AirLease	704
2.	GECAS	18 410	22.	BAe Asset Mgt – T/props	615
3.	Flightlease	3 322	23.	Triton Aviation Services	598
4.	Ansett Worldwide	3 162	24.	Sunrock Aircraft	589
5.	Babcock & Brown	2 741	25.	Bavaria Fluggesellschaft	567
6.	debis AirFinance	2 329	26.	Deutsche Structured Finance	520
7.	ORIX Aircraft Corp	1 744	27.	Aviation Capital Group	519
8.	Pegasus Capital Corp	1 730	28.	CIT Leasing	485
9.	BAe Asset Management	1 701	29.	C-S Aviation Services	402
10.	GATX Capital	1 688	30.	First Chicago Leasing	395
11.	Airbus Asset Management	1 670	31.	SAAB Aircraft Leasing	359
12.	SALE	1 344	32.	ATR Leasing	259
13.	Boullioun Aviation	1 228	33.	ING Lease	253
14.	The CIT Group	1 163	34.	Raytheon Aircraft Credit	218
15.	Saab Aircraft Leasing	1 098	35.	Potomac Capital Leasing Group	204
16.	Tombo Aviation	969	36.	Aircraft Financing and Trading	196
17.	Finova Capital	968	37.	Arkia Leasing	147
18.	UniCapital Air Group	862	38.	Dornier Aviation	126
19.	Indigo Aviation AB	764	39.	International Air Leases	118
20.	Pembroke Group	724	40.	US Airways Leasing & Sales	117

Source: *Airline Business*, février 2000.

Elles possèdent chacune une flotte estimée à environ 20 milliards de dollars, encore que GECAS ait deux fois plus d'avions. Une douzaine de sociétés ayant des portefeuilles évalués à plus d'un milliard de dollars appartiennent à des intérêts beaucoup plus diversifiés géographiquement, qui se trouvent notamment au Japon, en Australie, à Singapour, aux Pays-Bas, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Espagne et dans les Émirats arabes unis, pour ne prendre que quelques exemples.

C. LOCATION-EXPLOITATION

168. Il n'existe pas de statistiques spécifiques à la location-exploitation. Le seul élément statistique dont on dispose est le tableau 19 établi par l'OACI, qui porte sur l'emploi d'appareils loués avec équipage pour les services internationaux réguliers en 1997.

169. En 1997, sur quelque 3 000 accords bilatéraux sur les services aériens, l'OACI n'en a trouvé que 41, faisant intervenir 38 États, qui contenaient des dispositions relatives aux aéronefs loués, dont trois comportaient des clauses de location traitant de la sécurité. Cela veut dire que, dans la plupart des cas, la location est réglementée au niveau non pas bilatéral mais national. Toutefois, on constate depuis peu un regain d'intérêt pour une réglementation multilatérale de la location, que ce soit dans un contexte européen plurilatéral (recommandation n° 21-1 de la CEAC sur la location des aéronefs datée du 3 juillet 1997 et JAR-OPS 1.165 des JAA sur la location daté du 1er mars 1998) ou au niveau mondial à l'OACI par la modification de l'article 83*bis* de la Convention de Chicago. On notera aussi qu'une réglementation commune de la location est l'un des éléments du projet d'accord transatlantique commun sur l'aviation (TCAA) que les compagnies aériennes européennes et la Commission européenne souhaitent conclure avec les États-Unis.[22]

170. La réglementation de la location est justifiée par deux types de préoccupations: la première est la sécurité, car la location auprès de sociétés étrangères présente le risque d'introduire sur un marché donné des avions dont la supervision de la sécurité n'est pas au niveau de celle appliquée par l'État récepteur. La seconde est d'ordre économique, car la location peut représenter un moyen pour le loueur tierce partie d'un pays C de contourner un monopole de cabotage ou les limites imposées par un accord bilatéral entre A et B.

171. Ces réglementations, d'application assez complexe, traduisent des politiques qui vont du protectionnisme absolu à un libéralisme relatif. On peut ainsi distinguer dans les accords bilatéraux trois types de clauses relatives à la location:

- la première exige simplement la notification de la location aux autorités compétentes;
- la deuxième autorise la location auprès d'une tierce partie seulement si celle-ci ne tire aucun avantage économique de l'accord bilatéral;
- la troisième exige, outre les deux obligations précédentes, une «autorité appropriée» (c'est-à-dire les droits de trafic sous-jacents) et la réciprocité de la part de l'État du loueur.

22 Voir «Towards a Transatlantic Common Aviation Area», déclaration de politique générale de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne, septembre 1999, points 32 à 35, et le discours prononcé par Mme de Palacio, Commissaire européen aux transports, à la conférence «Beyond Open Skies» qui s'est tenue à Chicago le 6 décembre 1999, sur le site Web http://www.eurunion/org/news/ speeches/991206ldp.htm.

TABLEAU 19
Utilisation des aéronefs loués avec équipage, services réguliers internationaux, 1997

Location avec équipage	Moins de 25 départs/an		De 25 à 50 départs/an		Plus de 50 départs/an	
	Nombre de locations avec équipage	Total des km parcourus (milliers)	Nombre de locations avec équipage	Total des km parcourus (milliers)	Nombre de locations avec équipage	Total des km parcourus (milliers)
Compagnies aériennes du même État	2	14	3	297	29	33 005
Compagnies aériennes d'États différents	15	317	7	720	60	55 751

Source: Étude de l'OACI sur la location des aéronefs.

172. Au niveau national ou plurilatéral, les principaux faits nouveaux d'ordre réglementaire survenus durant la période 1993-2000 concernent la région européenne, où deux organismes comprenant plus de membres que l'UE mais travaillant en étroite coordination avec elle, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), ont adopté des réglementations détaillées sur ce sujet, à savoir la recommandation CEAC/21-1 sur la location des aéronefs, datée du 3 juillet 1997, et le JAR-OPS 1.165 sur la location, daté du 1er mars 1998.

173. En ce qui concerne la location d'aéronefs dans l'UE, aux termes du Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, un transporteur peut se servir d'appareils loués pour satisfaire à la condition qui lui est imposée d'avoir à sa disposition un ou plusieurs appareils et un État membre peut déroger à l'obligation d'immatriculer un appareil sur son propre registre dans le cas de contrats de location de courte durée destinés à répondre aux besoins temporaires des transporteurs aériens ou dans des circonstances exceptionnelles. Ces contrats nécessitent une autorisation préalable, et il est interdit à un État membre d'approuver un contrat de location avec équipage, à moins que ne soient respectées des normes de sécurité équivalant à celles qu'il impose pour la délivrance du certificat de transporteur aérien.

174. En outre, dans une résolution du 19 juin 1995, le Conseil européen a demandé à la Commission d'analyser, entre autres, les pratiques actuelles des compagnies aériennes communautaires ainsi que les réglementations nationales et procédures administratives concernant le recours à des ressources extracommunautaires et d'établir, si nécessaire, les lignes directrices permettant l'application uniforme du Règlement (CEE) n° 2407/92. Ces travaux se poursuivent, mais on peut raisonnablement estimer que le mandat en question a été en partie rempli grâce aux travaux accomplis par la CEAC et les JAA.

175. La recommandation de la CEAC sur la location des aéronefs (CEAC/21-1 des 2 et 3 juillet 1997) préconise l'approbation préalable de tout accord de location, donne la liste des informations à communiquer pour obtenir cette approbation et indique que l'article 83*bis* doit normalement être appliqué pour les locations sans équipage. Elle énonce un certain nombre de conditions spécifiques aux locations avec équipage (par exemple, qu'elles doivent être d'une durée limitée et que les consommateurs doivent être informés de la location avant l'embarquement), et indique les conditions à respecter pour que l'autorité aéronautique puisse constater que le loueur respecte des normes de sécurité équivalant à celles que ses propres compagnies aériennes sont tenues de respecter en vertu de leur AOC. Le texte de cette recommandation, accompagné d'une analyse plus détaillée, figure aux pages 8 et 30 et 31 du document S/C/W/129.

176. Enfin, le règlement n° 1.165 des JAA concernant la location, adopté le 1er mars 1998, fait la distinction entre les loueurs ou preneurs des États membres des JAA et ceux de pays tiers. Pour les premiers, le règlement impose l'approbation préalable du bail, sauf en cas de location avec équipage lorsque le loueur reste l'opérateur et qu'il n'y a donc pas d'autorisation requise. Pour les loueurs ou preneurs de pays tiers, l'approbation du bail est subordonnée au respect des normes et règlements des JAA en matière de sécurité, de maintenance et d'opérations et au transfert de responsabilité à l'État récepteur en cas de location sans équipage. Le texte complet de cette disposition est reproduit à l'annexe en guise de mise à jour du document S/C/W/129.

177. L'un des plus grands marchés de location est celui des États-Unis. Selon certaines sources commerciales[23], on estime par exemple que la location avec équipage représente à elle seule 40 pour cent d'un marché de 4 milliards de dollars. La législation sur ce point n'a pas subi de modifications importantes au cours de la période 1993-2000.

178. La location avec équipage d'un avion des États-Unis à un opérateur étranger reste soumise à l'approbation du Département des transports qui, pour renoncer à sa juridiction, exige la preuve que le preneur exercera véritablement le contrôle opérationnel et la responsabilité en matière de sécurité, faute de quoi l'accord est considéré comme un contrat d'affrètement (partie 218 de 14 CFR). En outre, les baux de longue durée sont soumis à une procédure spécifique d'autorisation préalable reposant sur trois critères (conformité à l'accord bilatéral s'il y en a un, existence d'une réciprocité substantielle et absence d'infraction à ces règles par le loueur dans le passé (partie 207.10 de 14 CFR)). Enfin, il faut une autorisation spécifique de la FAA pour tous les baux, afin de garantir que toutes les prescriptions de sécurité des États-Unis concernant les opérations et la navigabilité sont respectées, et notamment que chaque appareil est entretenu selon un programme approuvé par la FAA (partie 129 de la FAR).

23 Source: British cargo alliance.

179. Pour des raisons de sécurité, les États-Unis n'approuvent pas la location avec équipage à ses transporteurs nationaux d'aéronefs immatriculés dans un autre État.[24]

180. Il n'existe malheureusement pas de données similaires sur la réglementation des autres pays, notamment les pays en développement, même au niveau de l'OACI. Les Membres voudront peut-être étudier dans quelle mesure il serait utile de recueillir de telles données par pays pour l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien.

181. Enfin, au niveau mondial, le Comité juridique de l'OACI a entrepris en 1990 de lever certaines ambiguïtés concernant les responsabilités en matière de sécurité, qui résultaient de certaines situations concernant des aéronefs loués du fait de la modification apportée à l'article 83*bis* de la Convention de Chicago relatif au transfert de certaines fonctions et obligations. Cette disposition détermine un moyen de transférer par accord tout ou partie des fonctions et obligations de supervision de la sécurité à l'État de l'opérateur (le transporteur aérien preneur) sous la supervision duquel l'aéronef sera exploité. Elle est entrée en vigueur le 23 juin 1997 – c'est-à-dire au milieu de la période de référence 1993-2000 – au moyen d'un protocole et devra obligatoirement être appliquée par les États signataires. Son texte, accompagné d'une analyse plus détaillée, est reproduit aux pages 2 et 14 et 15 du document S/C/W/129, où figure également la liste des États qui avaient ratifié le protocole au 31 mars 1999. Depuis cette date, les pays suivants sont venus d'ajouter à cette liste: Albanie, Arménie, Kirghizistan, Mongolie et Slovénie, ce qui porte à 119 le nombre des pays qui ont ratifié le protocole.

24 Citation tirée du paragraphe 4.2, page 13, de l'étude de l'OACI sur la location des aéronefs EC2/82, LE 4/55-99/54, datée du 14 mai 1999. Voir aussi les «principes OCDE pour la libéralisation du fret aérien», DSTI/DOT(2000)1, datés du 2-6 juin 2000, points 16 à 22, et la note de bas de page 3, ainsi que *Airline Business International*, juin 2000, page 13.

ANNEXE

Règlement JAR-OPS 1.165 sur la location

Date: 1er mars 1998

(a) Terminologie

Les termes utilisés dans le présent paragraphe ont le sens suivant:

(1) *Location sans équipage* – Situation dans laquelle l'avion est exploité au titre de l'AOC du preneur.

(2) *Location avec équipage complet* – Situation dans laquelle l'avion est exploité au titre de l'AOC du donneur.

(3) *Exploitant des JAA* – Exploitant certifié au titre de la première partie du règlement JAR-OPS par un des États membres des JAA.

(b) Location d'avions entre exploitants des JAA

(1) Mise en location avec équipage complet.
Un exploitant des JAA fournissant un avion avec équipage complet à un autre exploitant des JAA, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'avion.

(2) *Toutes locations, sauf mise en location avec équipage complet*

(i) Sauf dans le cas prévu au paragraphe b) 1) ci-dessus, un exploitant des JAA utilisant un avion d'un autre exploitant des JAA, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité dont il relève. Toute condition faisant partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'Autorité, autres que les contrats de location dans lesquels un avion avec équipage complet est impliqué et aucun transfert de fonctions ni de responsabilités n'est prévu, doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'avion loué, comme des modifications de l'AOC en vertu duquel les vols seront exploités.

(c) Location d'avions entre un exploitant des JAA et tout organisme autre qu'un exploitant des JAA

(1) Prise en location sans équipage

(i) Un exploitant des JAA ne doit pas prendre en location un avion sans équipage d'un organisme autre qu'un exploitant des JAA sans l'approbation de l'Autorité. Toute condition faisant partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) Un exploitant des JAA doit s'assurer que, en ce qui concerne les avions sans équipage pris en location, toutes différences avec les prescriptions des sous-parties K, L et/ou du règlement JAR-26 sont notifiées à l'Autorité et acceptées par elle.

2) *Prise en location avec équipage complet*

(i) L'exploitant ne doit pas prendre en location un avion avec équipage d'un organisme autre qu'un exploitant des JAA sans l'approbation de l'Autorité.

(ii) L'exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les avions pris en location avec équipage:

(A) Les normes de sécurité du donneur relatives à la maintenance et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions des règlements JAR;

(B) Le donneur est un exploitant détenant un AOC délivré par un État signataire de la Convention de Chicago;

(C) L'avion possède un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 à la Convention de l'OACI. Les certificats de navigabilité types délivrés par un État membre des JAA autre que l'État chargé de délivrer l'AOC, seront acceptés sans autre formalité s'ils sont délivrés conformément au règlement JAR-21; et

(D) Toute prescription des JAA rendue applicable par l'Autorité du preneur est respectée.

3) *Mise en location sans équipage*
Un exploitant des JAA peut donner en location un avion sans équipage pour du transport aérien commercial à tout exploitant d'un État signataire de la Convention de Chicago, à condition que les conditions suivantes soient remplies:

(A) L'Autorité a dispensé l'exploitant des JAA des dispositions pertinentes de la première partie du règlement JAR-OPS et, après que l'autorité réglementaire étrangère a accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de la maintenance et de l'exploitation de l'(des) avion(s), a retiré ledit avion de son AOC; et

(B) L'avion est entretenu conformément à un programme de maintenance approuvé.

(4) *Mise en location avec équipage complet.*
Un exploitant des JAA qui met en location un avion avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites à la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'avion.

d) Location d'avions à court préavis

Au cas où un exploitant des JAA a besoin, d'urgence et pour des raisons imprévues d'un avion de remplacement, l'approbation prescrite à l'alinéa (c) (2) (i) ci-dessus est réputée avoir été accordée, à condition que:

(1) le donneur est un exploitant qui détient un AOC délivré par un État qui est signataire de la Convention de Chicago; et

(2) la période de location n'excède pas cinq journées consécutives; et

(3) l'Autorité est immédiatement avisée du recours à cette disposition.

VII. SERVICES DE TRAITEUR

182. Les services de traiteur fournis par les compagnies aériennes ne font pas l'objet d'une classification spécifique dans la CPC. Les subdivisions 6421 et 6431 de la CPC provisoire mentionnent les services de repas et de boissons fournis «à bord de moyens de transport», en donnant comme exemple les trains et les navires. Elles visent aussi les services de traiteur offerts par les compagnies aériennes. Elles font partie de la division 64, «Services d'hôtellerie et de restauration». Comme cela est indiqué au paragraphe 67 du document S/C/W/59, on peut se demander si ces services peuvent être considérés comme «directement liés à l'exercice des droits de trafic».

1. Évolution de la situation économique

183. Le secteur des services de traiteur revêt une grande importance économique. En 1999, il a produit plus de 670 millions de repas pour les compagnies aériennes dans le monde, employé plus de 78 000 personnes et réalisé des recettes brutes avoisinant 12 milliards de dollars. Les services de traiteur pour les compagnies aériennes en constituent l'activité principale, encore que des recettes non négligeables soient réalisées grâce aux magasins d'alimentation en détail, aux services de traiteur autres que ceux des compagnies aériennes et à la logistique.

184. Jusqu'au début des années 90, les services de traiteur en vol étaient ordinairement assurés par un département interne de la compagnie, la plupart des compagnies répondant à leurs besoins dans ce domaine. Mais il existait aussi des traiteurs indépendants et internationaux pour les compagnies aériennes.

185. Depuis 1992, il y a eu sur le marché mondial une forte croissance des recettes et un regroupement des prestataires (voir le tableau 20). En 1992, ce secteur, évalué à environ 9 milliards de dollars, était dominé par dix sociétés (compagnies aériennes ou autres opérateurs). Bien qu'il y ait eu deux fournisseurs de plus en 1993, le nombre absolu d'opérateurs a diminué entre 1994 et 2000, tandis que la part de marché de chacun progressait fortement. En 1993, 12 sociétés contrôlaient 60 pour cent du marché mondial et, en 1996, cinq sociétés en contrôlaient 60 pour cent. D'après les premiers chiffres recueillis en 2000 pour l'année 1999, le marché est dominé par deux sociétés qui en contrôlent 56 pour cent, dans un secteur évalué à 12 milliards de dollars.

TABLEAU 20
Regroupement sur le marché mondial

Année	Pourcentage du marché mondial	Nombre de sociétés	Valeur du secteur en milliards de dollars
1992	56	10	9
1993	60	12	
1994			
1995			
1996	60	5	
1997			
1998	60	4	
1999	56 74	2[a] 12	12

a Les deux plus grands traiteurs en vol sont des filiales indépendantes de compagnies aériennes qui sont des sociétés de holding. LSG-Sky Chefs fait partie du groupe Lufthansa Holding AG et contrôle 34 pour cent du marché mondial. Gate Gourmet est une filiale indépendante du groupe Swissair (SAirGroup AG) et contrôle 22 pour cent du marché mondial.

TABLEAU 21
Leaders mondiaux du secteur – Effectif Diffusion géographique

	LSG Sky Chefs	Gate Gourmet	Alpha Catering Services	Servair	JAL Tokyo	CPCS	SATS SIA	Eurest	Autres
Part de marché	34%	22%	4%	4%	4%	2%	2%	2%	26%
Chiffre d'affaires (millions de dollars)	3 000	2 084	484	394					
Implantations (nombre de pays)	35+	27	5						
Cuisines destinées à la production	200	132	31	22					
Compagnies aériennes clientes	260	200+	100+			33			
Repas annuels (millions)	390	255	21	29		15			
Effectif	40 000	26 000	5 750	5 200					
Appartenance	LH/ Onex	Sair Group	Alpha Airports	Air France[a]	Japan Airlines	Cathay Pacific		General Food Service	
Siège	All/ EU	Suisse	Roy-Uni	France	Japon	Hong Kong	Singapour	Suède[b]	

a Servair appartient pour 78% à Air France.

b Eurest est une filiale du COMPASS GROUP PLC (Royaume-Uni), qui opère dans plus de 70 pays.

186. Le tableau 21 donne un aperçu de la répartition du marché mondial pour les sept plus importants traiteurs dans le monde.

2. Évolution de la situation réglementaire

187. Aucune des sources identifiées jusqu'à présent ne fait mention de normes réglementaires dans une région ou un pays ni ne donne d'informations à ce sujet. En attendant une vérification, il semble que les services de traiteur en vol soient réglementés de la même façon que les autres services de restauration.

Sources:

Inflight Asia – mai 2000
Airline Business – janvier 2000
Les Échos – 31 janvier 2000
Interavia – juillet/août 1999
Airline Business – avril 1999
ITF News – n° 1/1999
Inflight Caterers – 1998

International Inflight Food Services Association (http://www.ifsanet.com)
Annual Report 1999 – SAirGroup
Facilities 2000: The Global Network of LSG Sky Chefs. - (http://www.lsg-skychefs.com)
Annual Report 1999 – Cathay Pacific
COMPASS GROUP PLC. - (http://www.compass-group.com/foodservice/global.html)
Classification centrale de produits provisoire – Organisation des Nations Unies – Série M n° 77 (ST/ESA/STAT/SER.M/77)

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

DEUXIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle concerne les secteurs de l'avitaillement, des services d'escale et des services aéroportuaires.

DEUXIÈME PARTIE

AVITAILLEMENT

SERVICES D'ESCALE

SERVICES AÉROPORTUAIRES

AUTRES SERVICES ANNEXES

I. AVITAILLEMENT

1. Nous examinerons dans le présent chapitre les différents aspects de l'avitaillement dans le secteur du transport aérien en nous attachant plus particulièrement aux domaines suivants: 1) la structure du secteur; 2) l'entreposage et la distribution; 3) les divers types de carburant et d'avitaillement; et 4) les liens éventuels avec la CPC provisoire de l'ONU. Bien que l'avitaillement soit traité comme un secteur distinct dans cette étude, il est généralement considéré comme un sous-secteur des services d'escale; il conviendrait donc d'effectuer un rapprochement entre le présent chapitre et le suivant, qui est consacré à ces services.

2. L'avitaillement est situé en aval dans la chaîne d'approvisionnement du secteur pétrolier et les fournisseurs de services sont spécialisés dans ce domaine particulier. Les opérateurs sont notamment des sociétés pétrolières ou leurs filiales aéronautiques ainsi que des sociétés de services d'escale qui se spécialisent dans l'avitaillement des aéronefs et des équipements aéroportuaires. Les spécificités de l'avitaillement exigent de ces acteurs des compétences techniques et un respect absolu des normes de sécurité. Les sociétés qui fournissent des services d'avitaillement soumettent des offres aux autorités aéroportuaires pour remporter des contrats d'avitaillement; elles entrent en concurrence pour avitailler les divers usagers d'un aéroport lorsque celui-ci comporte plusieurs fournisseurs.

3. Le carburant des aéronefs est généralement entreposé en vrac dans des entrepôts spécialisés loin des aéroports; il est acheminé par des canalisations ou par camion. On distingue donc actuellement deux procédures d'avitaillement: 1) l'avitaillement par camion-citerne, et 2) l'avitaillement par oléoréseau. La méthode choisie varie selon les aéroports, quoique les plus récents tendent à employer les oléoréseaux tandis que les plus anciens ont plutôt recours aux camions. Les deux méthodes sont parfois combinées.

4. Les liens qu'il est possible d'établir entre l'avitaillement et la CPC provisoire de l'ONU sont semblables à ceux qui sont énumérés dans le chapitre consacré aux services d'escale. Les catégories mentionnées ci-dessous (tableau 1) couvrent à la fois les services de distribution et les catégories de marchandises correspondantes.

5. Les types de carburants disponibles dans un aéroport sont notamment l'essence pour véhicules motorisés (équipements au sol); le carburant pour les aéronefs équipés de moteur à pistons; le kérosène pour les avions à réaction (Jet A-1, Jet A[1] et Jet B[2]); et les additifs pour carburants destinés à la lubrification.

1 En principe, le Jet A n'est disponible qu'aux États-Unis. Ce produit se distingue du Jet A-1 par un point de congélation plus élevé (-40°C).

2 Le Jet B peut être employé à la place du Jet A-1 mais en raison des difficultés que pose sa manutention il n'existe une demande notable de ce produit que sous les climats très froids: sa meilleure résistance aux basses températures prend alors toute son importance.

TABLEAU 1
Liens possibles entre l'avitaillement et la CPC provisoire de l'ONU

Gestion et exploitation de camions citernes pour l'avitaillement des aéronefs et des véhicules motorisés des aéroports	74220 – Services d'entreposage en vrac de liquides ou de gaz Trois autres classifications sont envisageables: 74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret); ou 74690 – Autres services annexes des transports aériens; ou 74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports
Gestion et exploitation d'oléoréseaux pour l'avitaillement des aéronefs et des véhicules motorisés des aéroports	Voir ci-dessus
Distribution de carburant	61300 – Services de commerce de détail de produits pétroliers raffinés, tels que l'essence et les autres carburants pour véhicules automobiles équipés de moteurs à combustion interne, le kérosène, les huiles et graisses lubrifiantes, le mazout, le gaz de pétrole liquéfié conditionné pour la vente au détail ainsi que les autres produits issus des raffineries de pétrole 62113 – (Services de commissionnaires) Ventes à forfait ou sous contrat de combustibles… 62271 – Services de commerce de gros de combustibles solides, liquides et gazeux et de produits dérivés

II. SERVICES D'ESCALE

1. Introduction

6. Le secteur des services d'escale recouvre une multitude de services nécessaires pour que les compagnies aériennes puissent fonctionner en toute sécurité et agir en temps utile; ces services sont soumis à diverses structures réglementaires des pouvoirs publics aux niveaux local et national. Pour permettre un examen exhaustif de l'évolution de ce secteur depuis 1993, le présent chapitre est divisé en quatre parties: 1) la définition et le champ d'application des services d'escale; 2) les services d'escale et leurs liens avec les secteurs du transport non aérien s'inscrivant dans le cadre de l'AGCS; 3) l'historique de la réglementation de 1993 à 1999; et 4) l'évolution économique du secteur. On pourra ainsi se faire une idée de la diversité et de la complexité de ce secteur et de l'incidence des réglementations de libéralisation sur la concurrence dans diverses régions géographiques et économiques du monde.

7. Les services d'escale ont connu une forte concentration au niveau international au cours des cinq dernières années; ils ont ainsi constitué un secteur compétitif du transport aérien dans lequel les opérateurs de lignes aériennes et d'autres types d'opérateurs luttent pour gagner des parts de marché. On estime que le marché mondial des services d'escale représente 11,5 milliards de dollars EU.[3] Ce secteur devrait être dominé par une poignée d'opérateurs mondiaux indépendants dans les années à venir, mais pour l'instant on décompte quelque 300 sociétés de services d'escale dans le monde. Ce nombre élevé s'explique en grande partie par l'absence de restrictions à la propriété étrangère et par les régimes libéraux accordés aux tierces parties[4] sur les deux plus grands marchés du monde (les États-Unis et l'Union européenne).

8. On a aussi noté une nette évolution par rapport à l'époque où les compagnies aériennes dominaient traditionnellement le secteur des services d'escale. Certaines compagnies aériennes se sont séparées de leurs activités de services d'escale (c'est notamment le cas d'American Airlines) tandis que d'autres ont constitué des filiales indépendantes (ainsi Lufthansa a créé GlobeGround et Swissair a fondé Swissport). Par ailleurs, le nombre d'opérateurs mondiaux réellement indépendants s'est considérablement accru (avec par exemple la création des sociétés Ogden[5] aux États-Unis et Penauille en France).

9. Les compagnies aériennes peuvent désormais choisir entre au moins deux fournisseurs concurrents de services d'escale dans la plupart des aéroports (tableau 8, page 21). Si les services d'escale étaient généralement fournis auparavant par les compagnies aériennes selon le principe de la réciprocité et dans le cadre d'accords bilatéraux, il semble que la situation ait radicalement changé ces dernières années. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), «… un peu moins de 10 pour cent des accords bilatéraux de services aériens enregistrés auprès de l'OACI contiennent des dispositions relatives aux services d'escale».[6] L'OACI indique en outre qu'au 31 décembre 1999, 194 accords bilatéraux contenaient des dispositions relatives aux services d'escale, et que 85 d'entre eux avaient été conclus entre des Membres de l'OMC. Aucune disposition de ce type n'apparaît dans les accords de type «ciels ouverts» conclus depuis 1992. (OACI: *Accords enregistrés auprès de l'OACI depuis le 31 décembre 1999* et contenant des dispositions relatives aux services d'escale.) Toutefois, il n'a pas été possible de déterminer quels sont les aéroports qui interdisent l'auto-assistance en escale (compagnies aériennes fournissant leurs propres services d'escale) ou dans lesquels ces services sont autorisés mais ne peuvent être fournis en raison de contrats en vigueur ou de procédures d'appel d'offres peu transparentes.

10. Les dispositions relatives aux services d'escale qui sont généralement intégrées dans un accord bilatéral tendent à se répartir en deux catégories: 1) les dispositions réciproques; et 2) la reconnaissance du droit à l'auto-assistance en escale ou la possibilité de conclure un contrat avec une tierce partie. Chacune de ces catégories est généralement soumise à des conditions fixées par l'État dans lequel les services sont fournis. Malgré les restrictions à l'accès aux marchés prévues dans les accords bilatéraux, les entreprises peuvent être présentes sur un marché en acquérant directement des entreprises nationales ou en fondant des coentreprises ou des relations de partenariat.

11. Dans ce contexte, le débat sur la définition des services d'escale est primordial compte tenu de la tendance actuelle à la concentration internationale et

3 *Airline Business*, janvier 2000, page 47.

4 Les tierces parties offrant des services d'escale se procurent des licences auprès des autorités aéroportuaires puis elles concluent des contrats à titre indépendant avec des compagnies aériennes pour la fourniture de ces services.

5 Ogden, l'une des sociétés d'escale indépendantes les plus importantes, a récemment été acquise par Menzies plc.

6 Note: ce pourcentage a été calculé à partir du nombre d'accords bilatéraux ayant été enregistrés auprès de l'OACI, et non au regard du nombre réel d'accords en vigueur, car beaucoup d'accords ne sont pas enregistrés. *Manuel sur la réglementation*, doc. 9626, 1996.

de l'apparition d'opérateurs mondiaux indépendants. De plus, le manque de précision entourant le champ d'application actuel du secteur des services d'escale (voir plus loin la description proposée par l'OACI) et l'étendue des opérations liées aux services d'escale semblent indiquer que l'assistance en escale ou ses sous-secteurs n'ont peut-être pas de rapport direct avec les droits de trafic.

12. L'évolution institutionnelle marquée qui est intervenue dans l'ensemble du secteur des services d'escale peut être résumée de la manière suivante: 1) l'accès aux marchés des tierces parties fournissant des services d'escale est solidement établi et il est soumis à la concurrence; 2) peu de régions géographiques sont encore soumises à des monopoles (voir la description détaillée dans les tableaux 8 et 9); 3) on peut accéder à des marchés par le biais de fusions, d'acquisitions ou de partenariats (voir le tableau 11 qui contient une liste récente à ce propos); 4) les deux plus grands marchés ont instauré un régime réglementaire libéral; et 5) le marché mondial est essentiellement dominé désormais par des sociétés de services d'escale indépendantes et internationales, et non par des compagnies aériennes (voir le tableau 7). L'analyse conjointe de ces éléments révèle qu'à la suite d'une évolution considérable, le secteur est devenu concurrentiel dans le monde entier.

2. Définition

13. Dans tous les aéroports du monde, les services d'escale sont nécessaires pour permettre de fournir des services de transport aérien. Ils garantissent aussi une circulation sûre et économique des aéronefs, des passagers et des marchandises lorsque ceux-ci se trouvent sur le tarmac[7], à l'écart des pistes actives et des voies de circulation. Les services d'escale se composent donc d'une multitude de services fournis au sein d'un réseau opérationnel complexe. Cette complexité opérationnelle est encore accrue par les structures des marchés, qui vont du marché le plus concurrentiel au monopole le plus protégé.

14. Bien que l'on soit généralement d'accord sur le champ d'application des services d'escale, il semble qu'il n'en existe aucune définition convenue à l'échelle internationale. L'OACI et l'OCDE ont élaboré des descriptions générales de ce secteur tandis que le Conseil international des services d'escale (IGHC) de l'Association du transport aérien international (IATA) a établi une liste de tous ses sous-secteurs (14 au total), ainsi qu'une description détaillée des activités exercées dans chacun de ces sous-secteurs.

OCDE

«L'assistance en escale s'entend généralement des services nécessaires à l'arrivée d'un aéronef dans un aéroport et à son départ de cet aéroport, à l'exclusion des services fournis par le contrôle de la circulation aérienne» (document *DSTI/DOT(2000) de l'OCDE*, page 16).

OACI

La fonction des services d'escale est divisée en assistance aérogare (enregistrement des passagers, traitement des bagages, traitement du fret) et assistance piste (traitement et nettoyage des avions, et petit entretien) (*Manuel sur l'économie des aéroports de l'OACI*, document 9562). L'OACI note en outre que les services d'escale ne recouvrent généralement pas la maintenance et la réparation des aéronefs, bien que dans certains cas, on puisse considérer que les services de maintenance dite en ligne font partie de l'assistance en escale. Les services d'escale peuvent être fournis dans un aéroport par une ou plusieurs compagnies aériennes, par un ou plusieurs concessionnaires, par l'aéroport lui-même ou par une combinaison de ces acteurs.

IGHC–IATA

Les services d'escale sont répartis en plusieurs sous-secteurs qui sont soit opérationnels (et donc soumis à des licences d'exploitation), soit administratifs. Les licences d'exploitation concernent toutes les zones situées à l'intérieur du périmètre de l'aéroport (sauf les voies de circulation et les pistes actives) et les activités qui facilitent la circulation et la sécurité des passagers, des marchandises et des aéronefs (pour l'aviation commerciale et générale et le transport de fret). Les fonctions administratives sont généralement exercées dans le cadre d'arrangements contractuels entre des usagers d'un aéroport (par exemple des compagnies aériennes commerciales, des sociétés d'aviation générale, des transporteurs de fret) et des fournisseurs de services d'escale.

15. Bien que les définitions de l'OCDE et de l'OACI permettent de comprendre dans l'ensemble ce que recouvrent les services d'escale et qui sont les fournisseurs de ces services, elles ne contiennent aucune description de la manière dont le secteur est structuré en termes opérationnels et n'indiquent pas comment

7 On peut employer indifféremment les termes «tarmac» et «aire de trafic».

on peut accéder aux marchés. De fait, on peut classer les services d'escale de plusieurs manières selon qu'on les examine d'un point de vue opérationnel ou dans la perspective de l'accès aux marchés.

16. Si les fournisseurs de services d'escale fonctionnent sous des régimes réglementaires distincts dans les différents pays (voir dans le tableau 3 un résumé de ces régimes), la majorité d'entre eux sont membres de l'IGHC. Ces fournisseurs de services adhèrent généralement aux Normes générales de services d'escale de l'IGHC et c'est par le biais de cette association professionnelle que les normes opérationnelles générales sont définies et organisées. L'IGHC définit en détail (*Contrat standard d'assistance en escale, Annexe A - Description des services*[8]) le champ d'application de chaque fonction; elle permet ainsi de comprendre de façon pratique la manière dont les licences sont attribuées dans l'ensemble du secteur. Aux fins de la présente étude, nous considérons que les définitions de l'OACI et de l'OCDE établissent un cadre général dans lequel on peut percevoir le secteur dans son ensemble, tandis que l'on aura recours à l'IGHC pour les définitions opérationnelles et la définition des marchés.

(a) Les secteurs du marché

17. Si par le passé, les compagnies aériennes fournissaient traditionnellement leurs propres services d'escale sur leur aéroport d'origine selon un principe de réciprocité avec les transporteurs étrangers, aujourd'hui ces services et les licences qui les accompagnent sont confiés à des fournisseurs de services indépendants (qui ne sont pas nécessairement des compagnies aériennes). En conséquence, ces fournisseurs cherchent désormais à obtenir les diverses licences d'exploitation auprès des autorités aéroportuaires concernées dans la plupart des pays. Lorsque le marché est un monopole, le fournisseur de services d'escale est généralement la compagnie aérienne nationale, un opérateur mondial indépendant ou l'autorité aéroportuaire elle-même. Dans ces cas, il n'a pas été possible de déterminer si les services d'escale étaient soumis à des restrictions ou interdits.

18. L'IGHC divise le secteur général des services d'escale en 14 catégories ou sous-catégories (*Annexe A – Description des services*). On peut observer que les différents types de services et les licences correspondantes qui sont confiés aux fournisseurs de services relèvent de trois catégories générales et se distinguent par leurs descriptions techniques et le lieu où ils sont fournis. La première catégorie regroupe les services qui sont essentiellement (mais pas exclusivement) fournis côté ville[9] ou dans les zones publiques, et comprend notamment l'enregistrement des passagers et des bagages. La deuxième catégorie peut être considérée comme celle des services administratifs et techniques et la troisième comme celle des services fournis côté piste.[10] Dans chaque cas les descriptions correspondent, d'une manière générale, aux définitions de l'OACI et de l'OCDE concernant les services d'escale tels que mentionnés plus haut.

19. Parmi les différents fournisseurs de services, on distingue aussi trois catégories d'opérateurs: 1) ceux qui pratiquent l'auto-assistance en escale; 2) les fournisseurs bénéficiant d'un monopole; et 3) les tierces parties fournissant des services d'escale. L'auto-assistance en escale est souvent autorisée dans le cadre d'arrangements bilatéraux entre États, bien que dans certaines régions (par exemple dans l'UE) le nombre d'arrangements d'auto-assistance autorisés dans un aéroport donné soit réglementé. Dans cette catégorie de services, la compagnie aérienne (ou l'usager de l'aéroport) est autorisée à fournir des services d'escale pour ses propres aéronefs, ses passagers et son fret. Les monopoles ne permettent pas aux usagers de l'aéroport de choisir le fournisseur de services d'escale.[11] Dans ce cas comme dans le précédent, la concurrence est très faible, voire totalement absente du marché. Les services d'escale sont assurés par des tierces parties lorsqu'un fournisseur de services situé dans un aéroport donné est autorisé à offrir ses services à d'autres usagers d'aéroports à titre concurrentiel. Néanmoins, lorsqu'un aéroport ne compte qu'une seule tierce partie, on considère que ce fournisseur dispose d'un monopole. Si un aéroport compte deux tierces parties ou plus, on estime qu'il y a concurrence. Toutes catégories confondues, il semble qu'il y ait peu de pays dans lesquels aucun fournisseur étranger n'offre un certain nombre de services.

(b) Secteurs opérationnels

20. Sur le plan opérationnel, les fournisseurs de services d'escale peuvent être répartis en deux grandes catégories: 1) les services complets, et 2) les services spécialisés. Les fournisseurs de la première catégorie offrent une gamme complète de services d'escale dans un aéroport donné, tandis que ceux de la seconde caté-

8 Ce document peut être communiqué au Secrétariat sur demande.

9 Il s'agit des zones situées à l'intérieur et autour d'une aérogare et qui sont accessibles au public.

10 C'est-à-dire dans les zones situées à l'intérieur et autour d'une aérogare et dont l'accès est réservé aux personnes autorisées.

11 L'expression «usagers de l'aéroport» s'entend notamment des transporteurs de passagers et de fret et des compagnies d'aviation générale. Elle ne recouvre pas les passagers.

gorie ne proposent que certains services particuliers (par exemple l'avitaillement des aéronefs, le nettoyage des aéronefs, la manutention du fret ou la prise en charge de passagers ayant des besoins particuliers). Plusieurs situations sont possibles dans un aéroport: les fournisseurs monopolistiques ou des tierces parties peuvent offrir toute la gamme des services; un fournisseur peut se spécialiser dans un service particulier (notamment l'avitaillement, le transport de fret au sol ou la sûreté); ou des fournisseurs de toute la gamme de services peuvent n'obtenir que des licences opérationnelles en raison de la concurrence qui s'exerce entre les tierces parties dans l'aéroport concerné.

(c) Catégories de sous-secteurs[12]

21. Toutes les catégories opérationnelles et administratives couvertes par l'expression «services d'escale» sont énumérées dans le document de l'IGHC (Annexe A – Description des services). On décompte au total 14 sous-secteurs qui sont les suivants: représentation et locaux; contrôle du chargement; contrôle des unités de charge; passagers et bagages; fret et poste; opérations en piste; service de l'avion; carburant et huile; entretien en ligne; opérations aériennes et administration des équipages; transport au sol; service commissariat; supervision et administration; et sûreté. Les fournisseurs de ces services peuvent soit obtenir des licences pour toutes les catégories de services auprès des autorités aéroportuaires concernées, soit n'acquérir que certaines licences.

22. Étant donné que les licences sont délivrées de manière individuelle dans les aéroports, il est impossible de savoir avec certitude quelles sont les catégories de services couvertes par les différents types de licence et si l'auto-assistance en escale est autorisée pour certains transporteurs particuliers, pour tous les transporteurs ou pour aucun d'entre eux. Néanmoins, tous les fournisseurs de services d'escale doivent obtenir une ou plusieurs licences et/ou l'autorisation d'assurer une auto-assistance, ou de fournir des services de tierce partie à d'autres sociétés.

23. Si les tierces parties fournissant des services d'escale sont surtout des entreprises nationales dans la plupart des aéroports du monde, il semble que les opérateurs étrangers soient autorisés à leur faire concurrence sur un pied d'égalité. Pour favoriser la concurrence sur le marché des tierces parties, l'IGHC a mis en place un répertoire interactif situé à l'adresse suivante: http://www.iata.org/ighc. Ce site permet aux tierces parties de faire connaître les services qu'elles offrent dans tous les aéroports où elles sont représentées et de préciser quels sont les sous-secteurs dans lesquels elles peuvent offrir ces services (on trouvera une liste détaillée des tierces parties fournissant des services d'escale au chapitre 5, tableau 8, page 21).

24. Nous nous fonderons sur une combinaison des définitions indiquées plus haut pour examiner et analyser les niveaux de concurrence dans certains aéroports et entre certains fournisseurs de services dans le monde. Cette méthode permettra aussi de mettre en lumière les niveaux de concurrence dans les différents sous-secteurs, et donc de déterminer si les marchés sont monopolistiques ou concurrentiels, aussi bien d'un point de vue global (services d'escale) que plus spécifique (sous-secteurs).

3. Champ d'application – Liens avec la CPC provisoire de l'ONU

25. Si les services d'escale dans leur acception générale (c'est-à-dire toutes les activités opérationnelles et administratives) sont directement liés aux opérations des compagnies aériennes, certains de leurs sous-secteurs comptent de nombreuses activités qui sont menées en parallèle dans des secteurs du transport non aérien (voir tableau 2 page ci-après). La présente étude pourrait permettre de préciser si les liens qui semblent exister entre les classifications sont déjà couverts par l'AGCS. Les catégories de services fournis par les sociétés de services d'escale sont définies dans la base de données interactive des tierces parties établie par l'IGHC.

26. L'avitaillement et les services commissariat sont compris dans cette liste, et bien qu'ils fassent tous deux partie des services d'escale, ils ont été classés séparément aux fins de la présente étude. On trouvera plus de détails sur les services commissariat dans le document S/C/W/163 et sur l'avitaillement au chapitre précédent de la présente note. Cette distinction ne traduit pas une volonté du Secrétariat de présenter l'avitaillement ou les services commissariat comme des services distincts des services d'escale. Elle s'explique simplement par la conservation d'un format adopté dans les documents S/C/W/59 et S/C/W/129 et dans le Job n° 2451. Toutefois, dès lors qu'ils auront traité deux des 14 sous-catégories des services d'escale comme des secteurs différents, les Membres souhaiteront peut-être classer les autres sous-catégories de telle sorte que les services directement liés aux droits de trafic seront distingués des autres services.

12 Les Membres noteront que par souci de cohérence avec la Note informelle du Secrétariat (Job n° 2451), les services commissariat et l'avitaillement sont traités séparément.

TABLEAU 2
Liens possibles entre la classification des services d'escale et la CPC de l'ONU

Services fournis (fonctions)	Possibilités de correspondance avec la CPC
Représentation et locaux (Administration pour le compte de compagnies aériennes)	74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret) 82102 – Services de location simple ou en crédit bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées 82202 – Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles
Contrôle du chargement, communication et système de contrôle des départs (Contrôle du chargement des avions, systèmes de contrôle des départs)	74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret) 74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports 7522 – Services de réseaux d'affaires … Services de réseaux d'affaires exclusifs … 7523 – Services de transmission de données et de messages
Contrôle des unités de charge (Administration/entreposage)	74110 – Services de manutention de conteneurs
Passagers et bagages (Généralités, au départ, à l'arrivée, traitement des bagages, services éloignés/ hors aéroport, transport multimodal)	74690 – Autres services annexes des transports aériens 74190 – Autres services de manutention 74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports
Fret et poste (Traitement du fret (généralités); fret à l'exportation/à l'importation, fret en correspondance, poste)	74110 – Transport intermédiaire entre l'avion et le terminal 74210 – Services d'entreposage de marchandises congelées ou réfrigérées 74290 – Autres services d'entreposage 74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports
Opérations en piste (Guidage, stationnement, communications sol/poste de pilotage, chargement et déchargement, démarrage, mesures de sécurité, déplacements de l'avion)	741 – Services de manutention 74190 – Autres services de manutention 74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret) 74690 – Autres services annexes des transports aériens. Entrent également dans la présente classe les services de remorquage d'aéronefs 74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports 71130 – Services de poussage et de remorquage
Nettoyage de l'avion (Nettoyage extérieur/intérieur, service des toilettes/de l'eau, climatisation et chauffage, enlèvement de la neige et de la glace, aménagement de la cabine, rangement du matériel de cabine)	74900 – Autres services annexes et auxiliaires des transports 74690 – Autres services annexes des transports aériens. Services de nettoyage et de désinfection des aéronefs 35430 – Préparations antigel et liquides préparés pour dégivrage
Carburant, huile ou enlèvement de la glace	62113 – Vente à forfait ou sous contrat de combustibles … 74220 – Services d'entreposage en vrac de liquides ou de gaz 62271 – Services de commerce de gros de combustibles solides, liquides et gazeux et de produits dérivés (Biens rangés dans la CPC sous 11 13 et 33) (voir le chapitre 1 en page 3 pour de plus amples précisions)
Entretien en ligne (Opérations régulières/particulières, gestion du matériel, point de stationnement et hangar)	74690 – Autres services annexes des transports aériens
Opérations aériennes et administration des équipages (Préparation des documents d'arrivée et de départ, assistance en vol, changements d'itinéraire en vol)	74690 – Autres services annexes des transports aériens
Transport au sol (Généralités et transports spéciaux au sol (aéroport/interurbain))	71214 – Transports interurbains spéciaux 71233 – Transports de marchandises conteneurisées 71235 – Transports de courrier 71239 – Transports d'autres marchandises
Services commissariat	74690 – Autres services annexes des transports aériens (on trouvera de plus amples détails sur les services commissariat («services de traiteur«) dans le document S/C/W/163, page 57)

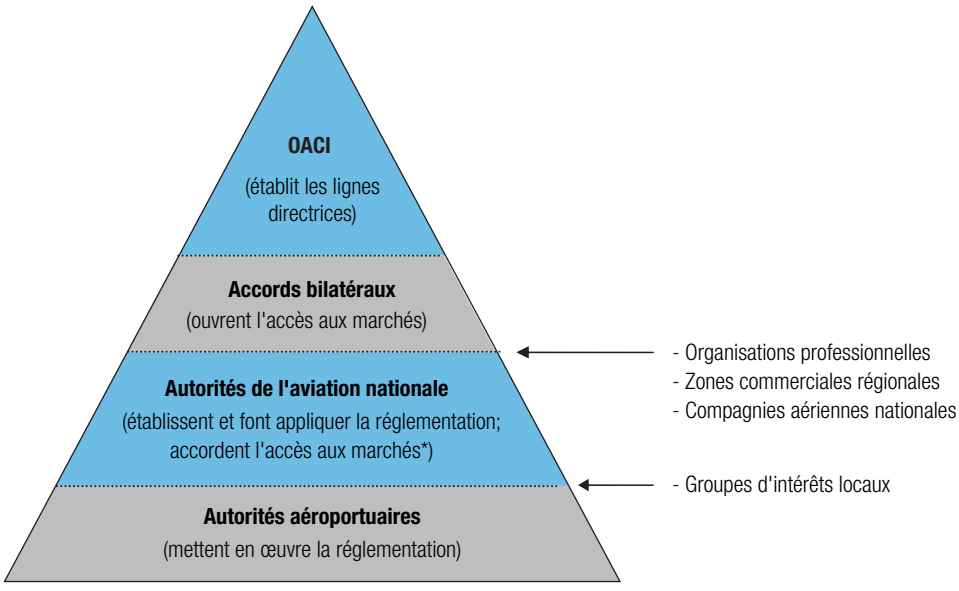
Services fournis (fonctions)	Possibilités de correspondance avec la CPC
Supervision et administration	74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret) 74690 – Autres services annexes des transports aériens
Sûreté (Passagers et bagages, fret et poste, commissariat, avion)	74610 – Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret) 87305 – Services de gardes 87309 – Autres services de sécurité

Source: Répertoire interactif du Conseil des services d'escale (CGH) de l'IATA: www.iata.org/ighc. *Classification centrale de produits*, Série M n° 77, ONU.

4. Réglementation et libéralisation

27. La forme institutionnelle sous laquelle les services d'escale sont exploités n'a pratiquement pas changé depuis de nombreuses années; elle comporte tous les niveaux de structures institutionnelles, de l'international au local. Le cadre fondamental est essentiellement resté le même, non seulement avant 1993 mais également depuis cette date. L'OACI établit les lignes directrices dans ce secteur, l'accès au marché est accordé au titre d'accords bilatéraux, les autorités nationales de l'aviation établissent et font appliquer la réglementation et les autorités aéroportuaires mettent en œuvre des normes réglementaires (voir tableau 3 ci-après). «Cette activité réglementaire tiendra compte des dispositions sur les services d'escale contenues dans les accords bilatéraux sur les services aériens et, là où elles sont applicables, des mesures prises par les autorités réglementaires multilatérales régionales comme la Commission européenne» (Manuel de l'OACI sur la réglementation, page 4.7-1). Le plus souvent, les services d'escale étaient exploités dans le cadre de monopoles et/ou de duopoles nationaux. Dans de nombreux pays, les fournisseurs de services bénéficiant d'un monopole étaient l'autorité portuaire ou la compagnie aérienne nationale; l'auto-assistance pratiquée par des compagnies aériennes dans des aéroports internationaux restaient l'exception plutôt que

TABLEAU 3
Cadre institutionnel traditionnel de la réglementation aéroportuaire



Source: Banque mondiale, Technical Paper Number 313. (*Le Secrétariat de l'OMC a ajouté aux données sur l'accès aux marchés au niveau bilatéral des données relatives au niveau national.)

la règle. Ainsi, le marché international se composait essentiellement de services d'escale mutuellement assurés par des compagnies aériennes dans le cadre d'accords bilatéraux conclus entre deux États.

28. Dans la plupart des aéroports du monde, les politiques nationales visant le secteur des services d'escale se caractérisaient par des mesures restrictives favorisant les compagnies nationales (les États-Unis faisant de longue date exception à cet égard). Les sociétés de services d'escale étaient alors soit les autorités aéroportuaires, soit la compagnie aérienne nationale; les autres compagnies aériennes ne pouvaient généralement pratiquer l'auto-assistance que dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens.

29. En conséquence, le marché comptait très peu d'opérateurs indépendants[13] et aucun opérateur mondial[14] (que ce soit une société indépendante ou la filiale d'une compagnie aérienne); quant à l'auto-assistance, elle était peu pratiquée dans les aéroports étrangers. Les sociétés indépendantes, peu nombreuses, étaient surtout des entreprises américaines. Dès lors, l'apparition aux États-Unis de tierces parties indépendantes offrant des services d'escale s'explique par la taille du marché et par une politique favorisant la concurrence dans le secteur des transports aériens, y compris dans des secteurs liés aux infrastructures comme les services d'escale.

30. Depuis les cinq dernières années, le cadre institutionnel décrit dans le tableau 3 n'a pas connu de modification fondamentale; en revanche, l'accès aux marchés s'est libéralisé au niveau national dans de nombreux pays. Les États semblent avoir adopté les principes établis par l'OACI dans une «clause type» pour les accords bilatéraux.[15]

> «Chaque partie autorise le ou les transporteurs aériens de l'autre partie/des autres parties, au choix de chaque transporteur:
>
> (a) à assurer leurs propres services d'escale;
> (b) à assurer des services d'escale à un ou plusieurs autres transporteurs aériens;
> (c) à se joindre à d'autres pour former un organisme fournisseur de services; et/ou
> (d) à opérer une sélection parmi les fournisseurs de services concurrents.»
>
> Cette clause était destinée à aider les autorités de réglementation à lever les restrictions et à instaurer un environnement concurrentiel.

États-Unis

31. Les États-Unis constituent le premier marché de services d'escale du monde; pendant toute la période prise en compte, ce marché était ouvert et concurrentiel et ses prix étaient raisonnables. La concurrence a favorisé le développement et la croissance de sociétés de services d'escale indépendantes (et distinctes des compagnies aériennes) ainsi que l'apparition d'un marché concurrentiel pour les tierces parties; elle a aussi facilité l'auto-assistance en escale pour les usagers des aéroports. Les États-Unis continuent de promouvoir la concurrence sur le marché des tierces parties (on trouvera des détails à cet égard dans le tableau 8) ainsi que les sanctions et les investissements étrangers. Les normes réglementaires sont fixées au niveau national et mises en œuvre par les autorités aéroportuaires locales.

> «La Loi de 1982 sur l'amélioration des aéroports et des voies aériennes (AAIA), telle que modifiée, prévoit que pour qu'un projet de développement d'un aéroport présenté dans le cadre d'une demande de subvention soit accepté, le Secrétaire aux Transports doit obtenir certaines garanties. L'une d'elles prévoit que «chaque compagnie aérienne utilisant cet aéroport [doit avoir] le droit d'exploiter elle-même les services au sol ou de faire appel à tout exploitant de services au sol autorisé par l'aéroport à fournir ses services à toute compagnie aérienne utilisant cet aéroport». Tous les aéroports commerciaux des États-Unis ont obtenu des financements fédéraux en vertu de l'AAIA et ont donc signé un accord offrant ces garanties contraignantes en échange d'une subvention. L'AAIA dispose aussi qu'il «ne peut pas y avoir de droits exclusifs d'utilisation de l'aéroport par toute personne fournissant ou ayant l'intention de fournir des services aériens au public». (États-Unis, WT/TPR/S/56)»

32. Toutefois, jusqu'à une période récente, et malgré les acquisitions de sociétés, les entreprises étrangères ne sont jamais parvenues à gagner des parts importantes du marché américain des tierces parties, notamment dans le secteur des opérations en piste. En revanche,

13 Au cours des années 1990, les sociétés indépendantes de services d'escale ayant une certaine envergure étaient DynAir, Hudson General ou Ogden; leur siège se trouvait aux États-Unis.

14 Parmi les sociétés mondiales de services d'escale se trouvaient notamment les filiales entièrement indépendantes d'un certain nombre de compagnies aériennes, en particulier GlobeGround et Swissport, et des sociétés indépendantes sans lien avec les compagnies aériennes, comme WFS ou Ogden Aviation.

15 On trouvera le texte de cette clause à l'annexe 2 du document S/C/W/59, page 62. Les recommandations du Groupe d'experts se trouvent dans cette même annexe aux pages 59 à 62.

aux États-Unis, la plupart des compagnies aériennes internationales font appel à des tierces parties pour les services d'escale plutôt que de recourir à l'auto-assistance pour des raisons économiques, compte tenu de la rareté de leur présence dans un aéroport donné et des coûts structurellement associés à la mise en place de ce type d'opérations.

La libéralisation européenne

33. Sur le deuxième marché du monde, celui de l'Union européenne, les services d'escale restaient dominés par les monopoles; le secteur était réservé aux autorités aéroportuaires nationales et/ou à la compagnie aérienne nationale. Le plus souvent, celle-ci concluait des arrangements de services d'escale réciproques avec d'autres compagnies nationales, parfois dans le cadre d'accords bilatéraux négociés entre États. Lorsque ces accords prévoyaient la possibilité d'une auto-assistance ou les services de tierces parties, les compagnies aériennes concernées n'étaient pas tenues de faire appel aux services de la compagnie aérienne nationale du pays hôte.

34. En 1993, l'instauration du marché unique en Europe a entraîné une première ouverture - très timide - du marché des services d'escale. Cependant, comme l'indiquent les tableaux 4 et 5, les changements ne sont pas intervenus immédiatement, et dans certains cas ils n'ont même jamais eu lieu. En revanche, comme le montrent aussi ces tableaux, la Directive du Conseil de 1996 a eu une incidence marquée sur le marché européen qui a finalement permis l'expansion des opérateurs mondiaux. Cette expansion est principalement intervenue sous la forme de fusions et d'acquisitions, tant au sein de l'Europe qu'en dehors de cette région (la question sera examinée plus loin au chapitre 5); elle s'est notamment traduite par la création de Swissport par SairGroup et de GlobeGround[16] par Lufthansa.

35. Les chiffres relatifs à 1993, qui correspondent à diverses régions ou à des pays très divers, n'ont pas été collectés au-delà des 16 principaux centres urbains pour ce qui concerne l'Union européenne (tableau 4

16 GlobeGround s'appelait auparavant Lufthansa Airport & Ground Services (LAGS).

TABLEAU 4
Organisation des services d'escale en Europe - 1993

Lieu / Domaine	Auto-assistance autorisée			Services de tierces parties autorisés			Choix entre au moins deux fournisseurs de services		
	Passagers	Fret	Piste	Passagers	Fret	Piste	Passagers	Fret	Piste
AMS	√	√			///////		√	√	√
BRU	√	√	///////				√	√	√
PAR*	√	√					√	√	√
LON*	√	√	√	√	√	√	√	√	√
CPH		///////			///////				
DUB	√	√	√	///////	√	///////		√	
MAD	√	√	√				****	****	****
LIS	√	√	√						
MIL*									
ROM*									
ATH	√	√	√						
STO	√	√	///////				√	√	√
ZRH	///////						√	√	√
VIE	///////	///////							
FRA	√	√		///////	√		√	√	
MUC	√	√	√	√	√		√	√	

√	Services autorisés	****	Un 2ème fournisseur doit être nommé
	Services non autorisés	///////	Services autorisés à certaines conditions

* Note: Ces abréviations ne sont pas des codes de désignation des aéroports car il y a plus d'un aéroport dans chaque ville.

Source: *AEA Position Paper on Handling Services.* Le Thi Mai Co-ordinator Regulatory Affairs (0.08.93)

TABLEAU 5
Organisation des services d'escale en Europe - 2000

Lieu ↓ Domaine	Auto-assistance autorisée			Services de tierces parties autorisés			Choix entre au moins deux fournisseurs de services		
	Passagers	Fret	Piste	Passagers	Fret	Piste	Passagers	Fret	Piste
AMS	√	√		√	√	√	√	√	√
BRU	√	√					√	√	√
PAR*	√	√			√	√	√	√	√
LON*	√	√	√	√	√	√	√	√	√
CPH							√	√	√
DUB	√	√	√	√	√	√	√	√	√
MAD	√	√	√	√	√	√	√	√	√
LIS	√	√	√						
MIL*	√	√		√	√		√	√	
ROM*					√			√	
ATH	√	√	√	√			√		
STO	√	√					√	√	√
ZRH*	√			√	√	√	√	√	√
VIE							√	√	
FRA	√	√	√**	√	√	√**	√	√	√**
MUC	√	√	√	√	√	√	√	√	

* La tierce partie fournissant des services d'escale est Swissport.

** FAG est le seul prestataire d'opérations en piste.

Source: IGHC, Répertoire interactif: http//:www.iata.org/ighc.

ci-dessus). Toutefois, compte tenu de la taille du marché européen des services d'escale, les deux tableaux sont représentatifs de l'ensemble de ce marché pendant la période considérée.

36. Les tableaux 4 et 5 représentent la structure générale du secteur des services d'escale et non pas les arrangements conclus dans certains sous-secteurs particuliers. Il est donc impossible de distinguer un monopole quelconque dans un sous-secteur donné, ou de déterminer dans quelle mesure des sociétés internationales ont acquis des licences d'exploitation individuelles. Ainsi, l'aéroport de Londres Heathrow compte trois sociétés de nettoyage des aéronefs dont deux ont été acquises par Swissport (on trouvera le détail du nombre d'opérateurs étrangers par sous-secteur au tableau 8).

37. En 1996, la Commission de l'UE a publié une Directive relative à l'assistance en escale afin de promouvoir la libéralisation de ce secteur de la même manière qu'elle avait auparavant libéralisé le secteur du transport aérien.[17] Elle reconnaissait dans ce document que les petits aéroports ou ceux qui étaient soumis à des contraintes matérielles (par exemple l'aéroport de Düsseldorf qui était en reconstruction après un incendie) n'étaient pas toujours en mesure, à court terme, de s'ouvrir à la pleine concurrence. Cette Directive avait pour but premier d'ouvrir le marché des tierces parties aux sociétés de services d'escale et de permettre aux compagnies aériennes de pratiquer l'auto-assistance. Les normes de libéralisation sont fondées sur le nombre de passagers et/ou le volume de fret transitant par un aéroport donné pendant un an; on accordait ainsi aux aéroports un certain délai pour qu'ils s'adaptent progressivement à la nouvelle réglementation. De plus, les autorités conservaient certains pouvoirs pour éviter la concurrence absolue. Le nombre de tierces parties peut être limité mais il doit être possible de choisir entre au moins deux fournisseurs dans chaque grande catégorie de services d'escale

17 *Journal officiel des Communautés européennes*, L 374 Vol. 30, 31 décembre 1987. Règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil du 14 décembre 1987 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens.

(bagages, opérations en piste, avitaillement et fret). (http://www.gsetoday.com/back-is/past-ar.htm).

38. Après le 1er janvier 2001, au moins l'un des fournisseurs devra être totalement indépendant de la société exploitant l'aéroport et de toute compagnie aérienne assurant plus de 25 pour cent du trafic dans un aéroport donné (ce délai peut être reporté d'un an dans certaines circonstances). La Directive prévoit aussi que la comptabilité des fournisseurs de services doit être transparente et interdit de subventionner ces services par d'autres activités.

39. Dans les cas où des contraintes particulières, par exemple le manque, d'espace ou de capacité, rendent impossible l'ouverture du marché et/ou l'auto-assistance en escale, l'État membre doit:

(a) restreindre le nombre de fournisseurs;
(b) réserver à un même fournisseur une ou plusieurs catégories de services d'escale;
(c) réserver l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers de l'aéroport (étant entendu que ces usagers doivent être choisis selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires); ou
(d) interdire l'auto-assistance.

40. Les aéroports concernés doivent: a) préciser la ou les catégories de services d'escale pour lesquels ils accordent une exemption ainsi que les contraintes particulières d'espace ou de capacité disponibles qui justifient celle-ci; et b) proposer un train de mesures appropriées pour trouver une solution à ces contraintes. La Directive contient une liste de onze catégories ou sous-secteurs distincts des services d'escale (voir annexe I) qui correspondent, dans l'ensemble, à la liste de l'IGHC figurant à l'annexe A.

41. L'un des aspects les plus importants de la Directive tient à la définition de l'auto-assistance en escale qui indique clairement si les filiales de compagnies aériennes ayant un statut totalement indépendant peuvent être considérées comme des tierces parties. Dans cette Directive, on a opté pour une définition stricte de l'auto-assistance afin d'éviter la conclusion d'accords qui permettraient à des sociétés de fournir des services d'escale sans passer par les procédures d'appel d'offres et donc de fausser la concurrence.[18]

Article 2. Définitions:

«(f) «auto-assistance en escale»: situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:

- dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire, ou

- dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité.»

Source: Directive du Conseil 96/97/CE.

42. L'incidence de la Directive du Conseil est immédiatement apparue dans le secteur des services d'escale fournis par les tierces parties où un marché concurrentiel a commencé de se mettre en place. Ce phénomène a entraîné à son tour un important développement des tierces parties indépendantes et des sociétés internationales de services d'escale.

43. La Directive traite également de la question de réciprocité au paragraphe 26:

«considérant qu'il est légitime que les droits reconnus par la présente directive ne s'appliquent aux prestataires de services et aux usagers originaires de pays tiers qu'à la condition d'une stricte réciprocité; que, en cas d'absence de réciprocité, l'État membre doit pouvoir suspendre ces droits à l'égard de ces prestataires et usagers»;

Source: Directive du Conseil 96/97/CE.

Inde

44. L'accès international au marché des services d'escale en Inde a été structuré de la même manière que dans de nombreux autres États. L'autorité aéroportuaire de l'Inde, créée en 1967, est l'organisme réglementaire chargé de superviser et de mettre en œuvre la législation nationale. La majeure partie des services d'escale étaient contrôlés par Air India et Indian Airlines. La société privée Cambata Aviation n'a jamais pu acquérir plus de 20 à 25 pour cent de parts de marché. Néanmoins, les pouvoirs publics indiens ont fait les premiers pas en direction d'une privatisation du transport aérien (y compris les services d'escale) dans le pays.

18 *Airline Alliances & Smaller Independent Handlers in Europe.* Bob Schmitz, consultant pour les Affaires réglementaires de l'UE.

45. Globalement, la nouvelle politique autorise en particulier l'investissement étranger direct (IED) à hauteur de 74 pour cent dans les projets de développement des aéroports. Elle encourage les partenariats entre secteurs public et privé et prévoit que ces deux secteurs peuvent offrir des services d'escale et de services spéciaux (http://www.gsetoday.com/back-is/1/99/India.htm).

Japon

46. Bien que le Japon ait entrepris de déréglementer son secteur national du transport aérien, l'accès aux marchés ne s'est amélioré que de manière marginale grâce à des accords bilatéraux. Cette situation est également vraie pour le marché des services d'escale. Actuellement, l'État est le principal propriétaire des deux grands aéroports internationaux (New Tokyo - Narita et Kansai) et quiconque souhaite fournir des services auxiliaires, tels que les services d'escale, dans les aéroports exploités par l'État, doit présenter une demande à cet effet au directeur du Bureau régional de l'aviation civile (WT/TPR/S/76).

APEC[19]

47. Les membres de l'APEC ont entrepris d'élaborer un cadre plurilatéral dans lequel les services d'escale relèvent du domaine des «activités liées à l'exercice de la profession»; ce domaine est lui-même visé par une politique générale concernant les services aériens. Le projet prévoit une libéralisation des droits de trafic dans le transport aérien, ce qui devrait accroître la concurrence dans le secteur des services d'escale; parallèlement, l'auto-assistance en escale devrait être autorisée. Toutefois, contrairement à la Directive du Conseil de 1996, qui prévoyait de manière spécifique la libéralisation des services d'escale, les États de l'APEC n'ont pas précisé quels étaient les sous-secteurs particuliers de ces services. Cependant, l'examen du nombre de tierces parties offrant des services dans les aéroports de la région (tableau 8 ci-dessous) permet de constater que les opérateurs bénéficiant d'un monopole sont peu nombreux, voire absents. Malgré tout, il n'a pas été possible de déterminer les cas dans lesquels l'auto-assistance en escale était autorisée ou interdite.

19 *Comité directeur sur l'amélioration de la concurrence dans le secteur du transport (y compris l'infrastructure).* http://iot.gov.tw/apec_tptwg/TPT/tp.

5. Évolution économique – Concurrence des tierces parties – Concentration dans le secteur

48. On peut examiner le secteur des services d'escale de deux points de vue différents. Premièrement, il s'agit à la fois d'une activité d'infrastructure essentielle et d'un maillon de la chaîne des «activités liées à l'exercice de la profession» dans le transport aérien. Deuxièmement, c'est un secteur qui a connu une forte concentration au cours des cinq dernières (et plus particulièrement des deux dernières) années. À la différence des compagnies aériennes, les entreprises de services d'escale ne font pas l'objet de restrictions concernant la propriété étrangère dans la majeure partie du monde; très souvent, les opérateurs étrangers peuvent concurrencer les compagnies aériennes nationales ou les fournisseurs de services aéroportuaires dans leurs propres aéroports.

49. On estime qu'il existe actuellement environ 300 fournisseurs de services d'escale (Airportworld, juin/juillet 2000); seuls huit d'entre eux exercent des activités dans plus de deux pays. Parmi ceux-ci, deux appartiennent à des exploitants d'aéroports (le Service d'escale de l'aéroport de Francfort et les Services d'aérogare de Singapour), deux sont des filiales de compagnies aériennes entièrement indépendantes (Swissport et GlobeGround) et quatre sont des entreprises indépendantes non liées à des compagnies aériennes (WFS, Servisair, AviaPartner et Ogden). Les tableaux 6 et 7 permettent de comparer les sociétés de services d'escale indépendantes en 1993 et en 2000.

TABLEAU 6
Sociétés de services d'escale indépendantes - 1993

Sociétés de services d'escale	Aéroports	Employés	Siège	Chiffre d'affaires (millions de dollars EU)
DynAir	519 (États-Unis)	5 600	États-Unis	519 (États-Unis)
Jet Aviation	14 (12 dans le monde entier)	331	Suisse	233
Belgavia (Groupe Aviapartner)	4 (Europe)	1 350	Belgique	119
Ogden	85 (monde entier)	14 000	États-Unis	28,5
Servisair	55 (monde entier)		Royaume-Uni	
GroundAir Services	8 (Allemagne)	50	Allemagne	4,9

Source: «Handling Focus», *Airport Support,* Septembre 1993

TABLEAU 7
Sociétés mondiales de services d'escale indépendantes - 2000[20]

Sociétés de services d'escale	Aéroports	Employés	Pays	Compagnies aériennes clientes	Siège	Propriétaire	Chiffre d'affaires 1998 (millions)
Swissport (a acquis DynAir en 1999)[a]	119	+13 000	23 (5 continents)	+320	Suisse	SaairGroup	625
Aéroport de Francfort		12 573	8		Allemagne	Aéroport de Francfort	486
Ogden Aviation[b] (Accord d'achat provisoire signé par Menzies PLC, août 2000)	145	5 500 (2 000 de plus dans les coentreprises)	20 (5 continents)	500	États-Unis (Royaume-Uni)	Ogden Corp	310
Servisair	101	10 000	11	375	Royaume-Uni/France	Penauille	305
GlobeGround (a acquis Hudson General en 1999)	85	17 000	23 4 continents		Allemagne	Groupe Lufthansa	260
AviaPartner	27 (1996-8)	+4 000 (1996-3 425)	6 (Europe seulement)		Belgique	Famille Verougstaete (75%)	243
Worldwide Flight Services (WFS) (acquis par Castle Harlan III en mars 1999 et a acquis Miami Aircraft Support et Aerolink International en 1999)	98	10 000	14	+300	États-Unis	Castle Harlan Partners III	220
ASIG	41	3 900	5		États-Unis	Ranger Aerospace	170

a Au mois de mai 2000, les filiales ou sociétés partenaires de Swissport étaient notamment les suivantes: Aerogate Munich, Air Littoral Assistance, DAHACO, Dutchport, Havas, Miascor, NFS, Q.A.S et Serlipsa.

b Ogden est également associée à ADR Handling. Il s'agit d'une coentreprise entre Ogden et Aeroporti di Roma.

Note: Le chiffre d'affaires de Swissport comprend celui de DynAir et le chiffre d'affaires de GlobeGround comprend les résultats de Hudson General; ces deux sociétés ont été acquises en 1999.

Note: Cargo Service Center Holding B.B ne figure pas sur la liste des fournisseurs car cette société fournit uniquement des services d'escale pour le fret.

Sources: *Airline Business*, janvier 2000. http://www.asig.com; http://www.servisair.co.uk; http://www.swissport.com; http://www.frankfurt-airport.com; http://www.globeground.com, *A New Age of Global Ground Handling? Going it alone in vastly different markets.* Ogden Aviation. Bob Kievits, Managing Director. 30 novembre 1999. *Regulatory Affairs Review* Volume 28, n° 3, IATA 1999. *The Swissport Profile.* Swissport, mai 2000.

20 Seules Swissport et GlobeGround sont des filiales de compagnies aériennes.

50. L'évolution de la structure du marché international entre 1993 et 2000 mérite d'être examinée pour deux raisons. Premièrement, le nombre d'aéroports internationaux dans lesquels les tierces parties sont autorisées à fournir des services d'escale a augmenté, et deuxièmement le chiffre d'affaires annuel de chaque société a fortement progressé. L'évolution la plus importante tient à la libéralisation consécutive à la Directive de l'UE de 1996. Lorsque ce texte est entré en vigueur, les monopoles ont cédé le pas, dans l'ensemble, à la concurrence entre des tierces parties.

51. Malgré le dynamisme des activités, sur le plan réglementaire comme sur le plan économique, les débats sur les services d'escale ont été menés en termes globaux. À ce stade, il est impossible de déterminer clairement s'il existe toujours des situations monopolistiques et si la concurrence est limitée sur tel marché plutôt que sur tel autre. Le tableau 8 ci-après a été constitué à partir de la base de données interactive de l'IGHC pour établir une description détaillée de la situation dans toutes les régions géographiques contenant des aéroports internationaux, et pour déterminer le degré de concurrence entre les tierces parties. Il s'agit d'une liste détaillée de tierces parties fournissant des services d'escale dans 65 aéroports situés dans les principales régions géographiques du monde; il convient de noter que toutes les tierces parties ont été prises en compte. On n'a pas établi de distinction entre les sociétés qui fournissent uniquement des services spécialisés et celles qui fournissent des services aéroportuaires complets, des services d'aviation générale et des services de transport commercial (passagers, fret ou combinaison des deux). Seules sont exclues les tierces parties fournissant uniquement des services d'escale pour le fret.

52. Il est aussi utile de noter que le tableau 8 met en lumière l'accès aux marchés étrangers et la concurrence dans un grand nombre d'aéroports répartis dans des régions diverses. Hormis en Afrique et au Moyen-Orient, la tendance dominante semble être la suivante: a) la concurrence s'exerce; b) l'investissement étranger est très répandu grâce aux acquisitions, aux fusions ou aux coentreprises; et c) le nombre de sociétés nationales de services d'escale est généralement supérieur à celui des sociétés étrangères.

53. Le tableau ci-après a été établi pour présenter aux Membres une description détaillée des tierces parties fournissant des services d'escale afin de montrer que si les débats sur les services d'escale sont généralement menés dans le contexte des services combinés, on observe en fait des degrés de concurrence divers au niveau des sous-secteurs. Pour donner un sens aux chiffres du tableau 8, deux autres tableaux (portant les numéros 9 et 10) fournissent trois types de renseignements. Premièrement, on a calculé des pourcentages moyens pour montrer où se trouvent les monopoles (au sens large) dans le secteur des services d'escale. Deuxièmement, on a calculé les niveaux de concurrence entre les tierces parties internationales; et troisièmement, on a établi une comparaison entre différents aéroports au niveau des sous-secteurs.

54. Le choix des aéroports repose essentiellement, mais pas exclusivement, sur «l'étude de la connectivité des aéroports» de l'IGHC. Ce système permet d'établir une liste des aéroports ayant un trafic international. Dans certains pays, ces aéroports sont les principaux centres d'échange internationaux, alors que pour les pays géographiquement étendus comme les États-Unis ou le Canada, on a aussi pris en compte les aéroports ayant les facteurs de connectivité les plus élevés. Le tableau indique en particulier le nombre de concurrents étrangers dans le monde entier pour les sous-secteurs du marché des services d'escale. Il offre aussi un aperçu de la concurrence internationale entre les tierces parties nationales et étrangères qui existe actuellement et révèle un contraste marqué entre 1993 et 1999.

TABLEAU 8: TIERCES PARTIES FOURNISSANT DES SERVICES D'ESCALE - 2000

(On trouvera une brève description des services de chaque sous-secteur au bas du présent. La lettre «T» correspond au total et la lettre «E» correspond aux opérateurs étrangers.)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l›avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
Amérique du Nord																										
LAX Los Angeles	31	16	3	19	5	19	3	17	2	12	3	18	4	15	4	10	1	9	2	13	3	23	7	19	5	9 (Fidji, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse, Taiwan, Belgique, Australie, Japon, Allemagne)
SFO San Francisco	26	13	3	16	4	19	3	14	3	11	3	18	4	16	4	7	1	9	3	13	3	13	4	18	4	4 (Pays-Bas, Japon 2, Suisse)
JFK New York	25	9	2	16	6	17	6	9	3	9	2	17	7	14	6	4	0	7	1 fret uniquement	12	6	16	6	17	7	9 (Irlande, Pays-Bas 2, Taiwan, Islande, Nigéria, Japon, Suisse, Allemagne)
ORD Orlando	20	8	1	11	2	11	2	6	1	6	2	12	2	11	2	7	0	6	1 fret uniquement	8	2	13	3	13	3	5 (Pays-Bas, Royaume-Uni, Japon, Suisse, Allemagne)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l'avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
IAH Houston	15	7	1	11	2	7	1	7	1	5	0	8	2	7	2	5	0	5	1 fret uniquement	3	0	8	1	8	1 fret uniquement	3 (Pays-Bas, Suisse, Allemagne)
ATL Atlanta	15	6	0	11	2	8	0	7	0	4	0	8	1 fret uniquement	7	1 fret uniquement	6	0	5	1 fret uniquement	4	0	9	2	10	2	2 (Pays-Bas, Royaume-Uni)
DFW Dallas	14	9	1	10	1	11	2	8	1	4	1	7	0	6	0	6	0	1	0	5	0	8	1	7	0	3 (Suisse, Allemagne, Royaume-Uni/ France)
MSP Minnea-polis	7	7	0	6	0	7	0	7	0	2	0	5	0	4	0	3	0	2	0	4	0	6	0	5	0	0
Canada																										
YYZ Toronto	14	8	4	11	5	9	4	7	3	6	2	9	4	10	4	4	1	3	2	6	1	10	4	11	5	8 (États-Unis 6, Pays-Bas, Allemagne)
YVR Vancouver	12	5	3	7	3	7	4	5	3	4	1	7	3	7	2	1	0	1	1 fret uniquement	4	2	9	5	10	5	7 (États-Unis 5, Pays-Bas, Allemagne)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l'avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
Asie Pacifique et Inde																										
DEL New Delhi	6	2	1	4	2	2	1	2	1	2	1	4	2	3	2	2	1	3	2	2	1	5	3	3	1 fret uniquement	4 (États-Unis 3, Pays-Bas)
BOM Bombay	4	2	1	3	2	3	2	2	1	1	0	3	2	3	2	2	1	2	1	1	1 fret uniquement	0	1 fret uniquement	2	1 fret uniquement	2 (États-Unis, Pays-Bas)
SEL Séoul	6	3	0	3	0	3	0	3	0	5	3	3	0	3	0	3	0	1	0	3	1	3	0	2	0	3 (États-Unis 2, Australie)
NRT Narita	5	4	1	4	1	4	1	4	1	4	2	4	1	4	1	2	0	2	0	3	1	3	1	4	1	2 (États-Unis 2)
KIX Haneda	6	5	1	5	1	5	1	5	1	6	2	5	1	5	1	3	0	4	0	5	1	5	1	5	1	2 (États-Unis 2)
CGK Jakarta	5	3	0	4	0	3	0	3	0	4	1	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	1 (Australie)
BKK Bangkok	6	2	0	3	1	2	0	2	0	4	3	2	0	2	0	1	0	0	0	3	1	2	0	3	0	4 (États-Unis 2, KLM, Suède)
HKG Hong Kong	17	10	1	8	2	9	5	4	0	4	1	7	1	7	0	2	0	0	0	6	1	7	2	8	2	7 (États-Unis 4, Japon, Singapour, France)
SIN Singapour	6	4	1	3	0	3	1	2	0	4	2	3	0	3	0	4	1	3	0	5	2	4	1	4	1	3 (États-Unis 3)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l'avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
SYD Sydney	8	5	2	6	2	5	2	4	1	4	2	6	3	6	2	3	1	4	1	4	1	5	2	5	2	4 (États-Unis 2, Pays-Bas, Royaume-Uni)
MEL Melbourne	7	4	1	6	2	4	1	4	1	3	1	5	2	6	2	2	0	3	0	5	1	5	2	4	1	3 (États-Unis, Fidji, Royaume-Uni)
AKL Auckland	4	2	1	3	2	3	2	2	1	3	1	2	1	3	2	1	0	0	0	2	1	3	2	2	1	3 (États-Unis 2, Fidji)
Amérique latine																										
MEX Mexico City	12	7	4	6	3	8	4	5	3	4	3	8	3	6	2	3	2	4	2	7	3	10	6	7	4	7 (États-Unis 5, Pays-Bas, Belgique)
BOG Bogota	6	4	1	3	1	4	1	3	1	1	1	3	0	2	1	1	0	0	0	2	0	5	2	5	2	3 (États-Unis 3)
EZE Buenos Aires	3	1	1	0	0	1	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	1	1	3 (États-Unis 3)
SCL Santiago	5	3	3	3	2	5	4	3	2	4	3	3	2	2	1	1	0	1	1	3	2	4	3	4	3	3 (États-Unis 2, Allemagne)
GRU Sao Paulo	7	4	2	2	0	6	4	4	2	2	1	3	2	2	1	1	0	2	0	3	2	4	3	4	3	4 (États-Unis 3, Suisse)
Union européenne																										
LHR London Heathrow	23	11	6	16	9	9	5	8	5	7	5	10	5	10	5	9	3	4	0	7	4	14	7	13	7	12 (France, États-Unis 5, Suède, Pays-Bas, KLM, Canada, Irlande, Allemagne)
MAN Manchester	12	5	0	8	1 fret uni-que-ment	6	1	4	0	1	1	7	1 fret uni-que-ment	7	1 fret uni-que-ment	4	0	5	1 fret uni-que-ment	4	0	7	2	6	2	3 (États-Unis, Pays-Bas, Suède)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l'avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
DUB Dublin	3	2	1	2	1	2	1	2	1	1	0	2	1	2	1	1	1	1	1	3	2	3	2	3	2	2 (Royaume-Uni 2)
FRA Frankfort	18	1	0	7	6	7	5	3	1	4	2	7	5	7	4	4	3	4	3	5	3	7	5	8	5	13 (États-Unis 5, Belgique, Irlande, Pays-Bas, Suisse, Royaume-Uni, Suède 2, Italie)
MUC Munich	13	3	2	4	1 fret uni-que-ment	7	3	4	2	4	2	6	2	7	2	1	0	1	1 fret uni-que-ment	4	1	7	3	7	3	7 (Suisse, Royaume-Uni, États-Unis 2, Pays-Bas, Suède, Belgique)
CDG Charles-de-Gaulle	16	6	0	9	2	5	0	5	1	3	2	8	4	8	2	5	1	7	3	6	3	10	5	7	4	8 (Royaume-Uni 2, Pays-Bas, États-Unis 2, Suède 2,)
ORY Orly	10	4	0	5	2	4	1	4	0	1	1	4	1	5	0	4	2	4	1	2	1	6	4	5	3	4 (États-Unis 3, Royaume-Uni)
MAD Madrid	11	6	3	7	4	6	3	5	2	2	0	5	3	7	4	3	1	2	2	5	2	9	7	10	7	8 (États-Unis 5, Royaume-Uni 2, Pays-Bas)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l'avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
AMS Amsterdam	8	2	2	3	3	4	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	1	1	2	2	4	3	3	2	6 (Royaume-Uni 2, Italie, États-Unis 2, Suisse)
ZRH Zurich	7	2	0	3	0	4	1	3	1	1	0	2	0	2	0	3	1	3	0	3	0	4	1	5	2	4 (États-Unis, Italie, Royaume-Uni, Suède)
MXP Malpensa	6	1	0	3	2	3	2	1	0	0	0	1	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	3	4	3	4 (États-Unis 3, Royaume-Uni)
FCO Rome-Fumicino	3	0	0	2	1 fret uni-que-ment	0	0	0	0	0	0	1	1 fret uni-que-ment	2	1 fret uni-que-ment	1	1	1	1 fret uni-que-ment	0	0	2	2	3	2	2 (Pays-Bas, Royaume-Uni)
ATH Athènes	5	2	0	2	0	3	0	0	0	1	0	3	0	2	0	1	0	1	0	2	0	3	0	3	0	0
VIE Vienne	4	1	0	3	0	3	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	3	0	1 (Suède)
LIS Lisbonne	3	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	3	2	2 (Royaume-Uni 2)
Afrique et Moyen-Orient																										
JNB Johannesbourg	7	5	2	5	2	4	1	5	1	4	1	4	2	4	2	4	2	3	0	3	1	5	2	4	2	2 (Pays-Bas, Suisse)
CPT Le Cap	7	5	1	5	2	4	1	5	1	4	1	4	2	4	2	4	1	3	1 fret uni-que-ment	3	1	5	2	4	2	2 (Pays-Bas, Suisse)

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l›avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
NBO Kenya	5	4	1	5	2	4	1	4	1	2	0	5	2	5	2	4	1	5	2	4	1	5	2	4	2	2 (Pays-Bas, Suisse)
ACC Ghana	2	2	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1 (Royaume-Uni)
LOS Nigéria	2	2	0	2	0	2	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
WDH Namibie	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
DAR Tanzanie	2	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
ABJ Côte d›Ivoire	2	1	0	1	0	1	0	1	0	2	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
BGF République centrafricaine	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
BZV Congo	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
NKC Mauritanie	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
DKR Sénégal	2	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	1	1	0	2 (Air Afrique, France)
BJL Gambie	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAD Angola	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
LLW Malawi	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
RBA Maroc	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0

Lieu ▼ Secteur	TOTAL	Opérations en piste		Fret/ Poste		Passagers/ Bagages		Nettoyage de l›avion		Entretien en ligne		Contrôle du chargement/ Comm.		Contrôle des unités de charge		Transport au sol		Sûreté		Opérat. aérien-nes		Admin./ Supervision		Représentation/ Locaux		Opérateurs étrangers
		T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
TUN Tunisie	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
BAH Bahreïn	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
KWI Koweït	2	2	0	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
DXB Émirats arabes unis	3	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	2	0	3	1	3	1	1 (Royaume-Uni)
TLV Tel-Aviv	4	2	1	4	1	4	1	1	1	3	1	4	1	4	1	3	0	1	0	4	1	4	1	4	1	1 (Suisse)
CAI Le Caire	8	7	0	7	0	8	0	5	0	3	0	7	0	7	0	7	0	8	0	8	0	8	0	8	0	0
IST Istanbul	9	3	1	5	2	3	1	4	2	1	0	5	1	3	1	5	1	2	0	6	1	6	1	7	1	1 (Suisse)

Note: Le présent graphique tient compte des sociétés d'aviation générale offrant des services d'escale car ces sociétés fournissent aussi des services aux compagnies aériennes commerciales et elles ont une présence internationale très développée (c'est notamment le cas de Jet Aviation et d'Universal Weather).

Opérations en piste: Guidage, stationnement, communications sol/poste de pilotage, chargement et déchargement, démarrage, mesures de sécurité, déplacements de l'avion.

Fret et poste: Traitement du fret (généralités); fret à l'exportation/à l'importation, fret en correspondance, poste.

Passagers et bagages: Généralités, au départ, à l'arrivée, traitement des bagages, services éloignés/hors aéroport, transport multimodal.

Nettoyage de l'avion: Nettoyage extérieur/intérieur, service des toilettes/de l'eau, climatisation et chauffage, enlèvement de la neige et de la glace, aménagement de la cabine, rangement du matériel de cabine.

Entretien en ligne: Opérations régulières/particulières, gestion du matériel, point de stationnement et hangar.

Contrôle du chargement/communication: Contrôle du chargement des avions, systèmes de contrôle des départs.

Contrôle des unités de charge: Administration – entreposage.

Transport au sol: Généralités et transports spéciaux au sol (aéroport/interurbain).

Sûreté: Passagers et bagages, fret et poste, commissariat, avion.

Opérations aériennes: Opérations aériennes et administration des équipages, préparation des documents d'arrivée et de départ, assistance en vol, changements d'itinéraire en vol.

Supervision et administration: Fonctions d'administration et de supervision pour le compte de compagnies aériennes.

Représentation et locaux: Administration pour le compte de compagnies aériennes.

Source: http://www.iata.org/ighc.

55. Pour éclairer davantage le tableau qui précède, des tableaux comparatifs ont été établis afin de fournir aux Membres un aperçu des relations de concurrence régnant entre les pays et les régions sur l'ensemble du marché des services d'escale, ainsi que dans ses différents secteurs. L'Afrique et le Moyen-Orient n'ont pas été inclus dans cette analyse en raison de la forte proportion de monopoles existant dans ces régions. Dans le tableau 9 ci-après, on a établi une corrélation entre les valeurs du tableau 8 pour indiquer la proportion de monopoles mondiaux et montrer dans quelle mesure les services d'escale constituent un marché concurrentiel à l'échelle internationale. Les moyennes combinées révèlent que ce secteur n'est pas dominé par des réglementations restrictives; elles montrent au contraire qu'une concurrence internationale s'exerce sur plus de 50 pour cent du marché mondial.

56. Le Canada et les États-Unis ont été distingués car le pourcentage moyen d'opérateurs situés à l'étranger diffère considérablement entre les deux pays. On notera aussi que la région de l'Union européenne est traitée différemment dans les tableaux 9 et 10 en raison des différences entre les juridictions ayant compétence pour régir les accords bilatéraux internationaux concernant les droits de trafic et les services d'escale internationaux. Le pouvoir de négocier des accords bilatéraux de transport aérien appartient toujours aux instances nationales tandis que la réglementation des services d'escale relève de la compétence communautaire. On pourrait donc faire valoir que les fournisseurs de services d'escale situés dans l'Union européenne devraient être classés comme des opérateurs nationaux. Toutefois, étant donné que les droits de trafic relèvent toujours de la compétence nationale, et comme il n'est pas définitivement établi que les services d'escale sont directement liés aux droits de trafic, les fournisseurs européens de ces services font ici l'objet de deux traitements différents. Ils sont considérés comme des opérateurs nationaux dans le premier calcul et comme des opérateurs situés à l'étranger dans le second.

57. L'avantage d'établir cette distinction devient plus évident lorsqu'on compare la moyenne calculée pour les États-Unis avec celle de l'Union européenne au niveau des opérations dans les sous-secteurs (tableau 10). En effet, ce procédé permet de supprimer toute apparence de distorsion en faveur de l'UE et aux dépens des États-Unis. Par ailleurs, la Suisse a été distinguée de l'Union européenne car les accords bilatéraux de transport aérien ne sont pas encore entrés en vigueur entre ces deux parties. On n'a pas calculé de pourcentages moyens pour l'Afrique et le Moyen-Orient car la proportion de tierces parties conservant des droits monopolistiques est relativement élevée.

TABLEAU 9

Monopoles et opérateurs étrangers indépendants situés à l'étranger - 2000

Régions	Monopoles (% de tous les services)	Tierces parties situées à l'étranger (% moyen)
Amérique du Nord	0	27,5
États-Unis	0	20
Canada	0	57,7
Europe – États membres en tant que fournisseurs nationaux	0	51,2
Europe – États membres en tant que fournisseurs étrangers	0	18,9
Asie Pacifique/Inde	0	48,7
Amérique latine	0	65
Afrique/Moyen-Orient	43,5%	11,5
Moyenne mondiale	16,1%	N/A

Note: La Suisse n'est pas prise en compte dans ces calculs en raison de la petite taille de ce pays.

TABLEAU 10

Pourcentage moyen de tierces parties situées à l'étranger fournissant des services d'escale - 2000

	Opérations en piste	Fret et poste	Passagers et bagages	Nettoyage de l'avion	Entretien en ligne	Contrôle du chargement	Contrôle des unités de charge	Transport au sol	Sûreté	Op. aériennes	Supervision et administration	Représentation et locaux
Amérique du Nord	21,1	24,1	19,4	21,2	19,1	22,6	22,3	4	29,2	18,7	26,4	24
États-Unis	12,7	19,1	11,5	13,7	16,5	17,4	19,4	1,9	15,8	15,1	21,1	18,1
Canada	55	44,1	50,7	51,4	29,1	43,6	34,2	12,5	83,3	33,3	47,7	47,7
Europe (États membres en tant que fournisseurs étrangers)	22,9	40,3	30,5	60,3	38,4	39,5	30,8	38,9	47,3	39,1	57,4	51,4
Europe (États membres en tant que fournisseurs nationaux)	15,6	22,5	22,3	12,6	15,5	11,3	15,5	18,6	8,1	23,3	20,6	19,3
Suisse	0	0	25	33,3	0	0	0	33,3	0	0	25	40
Asie Pacifique Inde	26,3	24,9	31,8	20,4	40,4	26,3	25,9	13,1	11,8	35,1	34,4	24,4
Amérique latine	66,6	29,9	64,3	61,9	80	34,1	36,6	13,3	30	55,2	70	69,4
Afrique Moyen-Orient												

Note: En raison du nombr e de monopoles existant dans les régions de l'Afrique et du Moyen-Orient, les pourcentages n'ont pas été calculés.

Concentration du secteur

58. Si l'on considère les huit plus grandes sociétés mondiales de services d'escale, on peut évaluer la valeur économique de l'ensemble du secteur (y compris l'avitaillement, mais sans les services commissariat) à environ 2,6 milliards de dollars EU; ce secteur emploie plus de 76 000 personnes (on trouvera des détails sur les services commissariat dans le document S/C/W/163). Bien que ces chiffres ne tiennent pas compte de tous les fournisseurs de services d'escale, ils permettent de constater que le secteur représente un élément économique de poids dans le transport aérien au sens large. Deux tendances semblent apparaître: 1) un processus de soumission d'offres concurrentielles a été mis en place par les autorités aéroportuaires pour l'attribution des diverses licences opérationnelles; et 2) des opérateurs mondiaux indépendants apparaissent dans les principaux aéroports-pivots dans toutes les régions géographiques et économiques.

59. Au cours des deux dernières années, on a assisté aux premières phases d'une rapide concentration du marché mondial. Ce processus est tout particulièrement intéressant car il a favorisé l'apparition de fournisseurs de services mondiaux qui ne sont pas des multinationales situées aux États-Unis. Cette situation contraste fortement avec la période antérieure à 1996, lorsque certains fournisseurs de services d'escale indépendants situés aux États-Unis (DynAir, Hudson General et Ogden) comptaient parmi les sociétés de services d'escale les plus importantes en raison de la taille du marché américain et des politiques restrictives interdisant l'auto-assistance et la concurrence des tierces parties.

60. Le tableau 11 indique le nombre de fusions et d'acquisitions intervenues au cours des deux dernières années. Il convient aussi de noter que si Swissport semble être la société la plus agressive dans ce domaine, GlobeGround a également été très active. Toutefois, il n'a pas été possible de vérifier les acquisitions et les fusions précises qui ont eu lieu dans le cadre de l'achat récent de Hudson General.

TABLEAU 11
Concentration du marché mondial depuis 1999

Acquéreur ⟶			**Acquisition/Coentreprise**
Go – Ahead	1999	Royaume-Uni	GHI Ltd.
Castle Harlan	1999	États-Unis	AMR-Services (later WFS)
WFS	1999	États-Unis	Miami Aircraft Support Inc.
WFS	1999	États-Unis	Aerolink International Inc.
WFS	2000	États-Unis	Oxford Airport Technical Services
ASIG	1999	États-Unis	GAH Aviation
ASIG	1999	États-Unis	Elsinore Aviation LP
GlobeGround	1999	Allemagne	Hudson General Corp.
Pernauille	1999	France/Royaume-Uni	Serviceair
Serviceair	2000	Royaume-Uni	Global Group (États-Unis) Royaume-Uni Tri-Star Airline Services (États-Unis)
Menzies	2000	Royaume-Uni	Ogden (août 2000)
Swissport	1999	Suisse	70% Air Littoral Assistance
Swissport	1999	Suisse	Accord commercial avec Aer Lingus (LHR)
Swissport	1999	Suisse	40% de MIASCOR (Manille)
Swissport	1999	Suisse	DynAir
Swissport	2000	Suisse	50% Dares Salaam Airport Handling Company (accord de vente en bloc)
Swissport	2000	Suisse	Dutchport – Coentreprise avec CSC (Pays-Bas[21])
Venture Capital Group	2000	Royaume-Uni	Northeast Aviation (Royaume-Uni) Northwest Aviation (Royaume-Uni)
	2000	Royaume-Uni	Capital Aviation (Royaume-Uni)

Sources: *Going Global*. Peter Bluth, Président et CEO, GlobeGround , 30 novembre 1999. http//:www.menzies.com. gsetoday.com, janvier 2000, mai 2000 et juin 2000. The Swissport Profile, mai 2000. *AirportWorld*, juin/juillet 2000. *Ground Handling International*, mai/juin 2000. *Airline Business*, septembre 2000.

[21] CSC est la société néerlandaise internationale de manutention de fret mentionnée au tableau 8 sous la référence «Pays-Bas». Il s'agit de l'une des sociétés indépendantes de manutention de fret les plus importantes du monde.

61. En résumé, on peut dire que depuis 1993 on a constaté une évolution marquée au terme de laquelle les services monopolistiques fournis dans les aéroports du monde entier ont fait place à un marché des tierces parties de plus en plus concurrentiel. Les deux principaux marchés des services d'escale (les États-Unis et l'Union européenne) sont devenus très compétitifs en raison des politiques libérales menées par les autorités de réglementation dans ces deux régions. D'autres marchés dans le monde ont été soumis à des politiques libérales et sont aussi devenus concurrentiels. Cette tendance se vérifie tant pour le marché des passagers que pour celui du fret.

62. Compte tenu de la concurrence existant entre les fournisseurs de services et des limites claires établies entre les sous-secteurs des services d'escale, les Membres souhaiteront peut-être examiner les aspects de ces services qui ne sont pas directement liés aux droits de trafic et qui pourraient être couverts par l'AGCS, ou qui pourraient être intégrés dans son champ d'application à l'avenir. Cette question prend toute sa pertinence si l'on considère l'importance de la concurrence actuelle (aux niveaux sectoriel et sous-sectoriel), les investissements en propriétés à l'étranger, la concentration internationale et le nombre d'États qui mènent des politiques libérales et concurrentielles sur le marché des services d'escale.

ANNEXE

Liste des services d'assistance en escale. Directive du Conseil de l'Union européenne (96/67/CE)

1. Assistance administrative au sol et supervision
2. Assistance «passagers»
3. Assistance «bagages»
4. Assistance «fret et poste»
5. Assistance «opérations en piste»
6. Assistance «nettoyage et service de l'avion»
7. Assistance «carburant et huile»
8. Assistance d'entretien en ligne
9. Assistance «opérations aériennes et administration des équipages»
10. Assistance «transport au sol»
11. Assistance «service commissariat»

Source: *Journal officiel des Communautés européennes* n° L 272/45. Directive du Conseil 96/97/CE, octobre 1996, Annexe.

III. SERVICES AÉROPORTUAIRES

63. Les services aéroportuaires sont traités aux paragraphes 64, 126 et 134 et à l'annexe 4 des documents S/C/W/59 et S/C/W/129.

64. Ces services comptent parmi les secteurs du transport aérien qui ont connu les changements les plus radicaux au cours des dix à 15 dernières années. Pendant cette période, le modèle traditionnel de système aéroportuaire appartenant à un monopole public chargé de le gérer a été remplacé, dans de nombreux pays, par la privatisation et la concurrence. Bien que la première grande privatisation, celle de British Airport Authorities, ne soit intervenue qu'en 1987, les aéroports privés sont devenus relativement courants et ils exportent de plus en plus souvent leur marque et leurs compétences en matière de commercialisation.

65. La transformation en sociétés commerciales et l'autonomie administrative sont aussi devenues plus courantes, même dans les systèmes qui ne sont pas allés jusqu'à une véritable privatisation. Plusieurs fonctions sont sous-traitées et le statut de salarié du secteur privé est devenu la norme. Ainsi, l'autorité aéroportuaire de San Diego ne compte que 20 employés, alors que l'autorité aéroportuaire de Francfort en compte 15 000 pour un trafic qui n'est que trois fois supérieur. Cette différence s'explique par le fait qu'à San Diego presque tous les services aéroportuaires ont été sous-traités, tandis qu'à Francfort non seulement l'aéroport fournit tous les services aéroportuaires mais il assure en outre d'autres services tels que les services d'escale. La majeure partie des revenus des aéroports provient à présent des services non aéronautiques. De nouveaux acteurs tels que les compagnies aériennes, des sociétés de construction, des sociétés de gestion de biens et même des entreprises de transport en car ont entrepris de gérer des aéroports et de financer leurs investissements tandis que les fournisseurs traditionnels de services aéroportuaires ont étendu leurs activités aux services de gestion, d'ingénierie, de distribution et de gestion de biens. Les taxes d'atterrissage sont désormais liées au prix de revient de manière plus efficace et le financement privé est devenu la principale source d'investissement.

66. Cette tendance est générale et touche le monde en développement comme le monde développé. De fait, certains pays en développement, probablement en raison de leur besoin impérieux d'investissements privés, sont plus avancés dans la privatisation et la commercialisation que certains pays développés.

67. Le présent chapitre comporte deux parties:

- premièrement, une description de l'évolution économique et réglementaire intervenue dans les services aéroportuaires et parmi les fournisseurs de ces services au cours des dix dernières années (1989-1999); et
- deuxièmement, une description des règles convenues au niveau international.

68. Les services aéroportuaires et les services de navigation aérienne comptent parmi les rares domaines du transport aérien qui sont bien documentés. Cela s'explique par le fait que l'OACI a tenu deux grandes conférences sur ce sujet, en 1989 et en 2000. Dans ce but, elle avait distribué un long questionnaire dont les réponses, bien qu'incomplètes, sont statistiquement représentatives (plus de 75 pour cent du trafic) et fournissent une image très détaillée, tant pour 1989 que pour 1999. Elles décrivent notamment la situation des pays en développement, pour lesquels on dispose généralement de très peu de données économiques et réglementaires. En outre, plus d'une centaine de documents de travail ont été élaborés aux fins de cette conférence et la Banque mondiale a également produit un volume notable de documentation sur ce sujet. La plupart de ces documents sont disponibles sur le site Web http://www.icao.int/icao/en/atb/ansconf2000/index.html; il sera parfois fait référence à ce site dans le présent document. Le document ANS Conf WP/18/Add.1 est lui aussi extrêmement utile car il contient le détail par pays et par aéroport des réponses au questionnaire de l'OACI.

A. LES SERVICES AÉROPORTUAIRES ET LEURS FOURNISSEURS

1. Introduction: problèmes de définition et de classification

69. L'une des difficultés liées à l'étude des aéroports tient à la définition des services aéroportuaires. La CPC provisoire contient la définition suivante: «74610 Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret): Services des aérogares pour voyageurs et services au sol sur les terrains d'aviation, y compris les services d'exploitation des pistes, à forfait ou sous contrat. Exclusions: Les services de manutention du fret dans les aérogares sont rangés dans les sous-classes 74110 (Services de manutention de conteneurs) s'il s'agit de marchandises conteneurisées et 74190 (Autres services de manutention) s'il s'agit de marchandises non conteneurisées ou de bagages». La CPC/Rev.1 reprend cette définition sous un numéro différent (r67710).

70. Toutefois, cette définition ne semble pas fournir une image complète et désagrégée du secteur tel qu'il peut être décrit, par exemple, dans le Manuel sur l'économie des aéroports (MEA) de l'OACI. Il pourrait donc être utile d'examiner les différentes notions de ce secteur aux fins d'une éventuelle classification ultérieure.

71. Malheureusement, à la différence du secteur des services d'escale, il n'existe pas de classification universellement acceptée des services aéroportuaires. Les spécialistes de l'IATA et du Conseil international des aéroports (ACI) s'accordent néanmoins à penser que les différentes catégories indiquées dans le «Manuel sur l'économie des aéroports» de l'OACI pourraient constituer la base d'une classification pertinente de ce secteur. Ce document prévoit deux méthodes différentes de classification des activités aéroportuaires: une méthode analytique fondée sur la comptabilité et une méthode fondée sur les installations. Les tableaux 12 et 13 ci-après contiennent la liste et les définitions des services aéroportuaires établies selon ces deux méthodes, et ils indiquent la correspondance entre les services et les positions pertinentes de la CPC.

72. Les deux tableaux semblent indiquer clairement que la plupart des activités exercées dans les aéroports sont également menées dans plusieurs autres contextes et qu'elles relèvent de positions de la CPC qui n'ont pas de lien direct avec le transport aérien. On peut donc penser que ces activités sont comprises dans le champ d'application actuel de l'AGCS. Cette conclusion est vraie non seulement pour les activités non aéronautiques des aéroports, qui représentent en moyenne 50 pour cent de leurs revenus, mais aussi pour certaines activités aéronautiques.

73. Il est également utile de noter qu'aucune des correspondances établies ne relève de la division du transport aérien (CPC 73). La correspondance de certaines activités peut néanmoins être liée au transport aérien (c'est notamment le cas de la position 746 «Services annexes des transports aériens», ou de la position 741 «Services de manutention», qui relèvent toutes deux de la division 74 «Services annexes et auxiliaires des transports»). On est donc en droit de se demander s'il existe un lien direct entre ces activités et les droits de trafic. Enfin, on n'a pu trouver de correspondance satisfaisante à certaines activités pour lesquelles la question du lien avec les droits de trafic reste ouverte.

74. En ce qui concerne le premier tableau, qui repose sur la comptabilité analytique, l'OACI a défini ses différents éléments en se plaçant uniquement du point de vue de l'aéroport – d'où la référence au coût des installations «appartenant à l'aéroport lui-même». Cependant, il est fréquent que ces activités soient sous-traitées. La nature du service fourni correspondant (troisième colonne) ne change pas, que le service soit fourni par l'aéroport en tant qu'opérateur direct ou par un sous-traitant. De même, on fait parfois référence dans la première colonne à des coûts et des revenus imputables aux «exploitants aériens». Compte tenu de l'évolution du marché, notamment dans le secteur des services d'escale où des opérateurs indépendants ont fait leur apparition parallèlement aux compagnies aériennes, il conviendrait de considérer que la catégorie des «exploitants aériens» comprend les «usagers des aéroports».

TABLEAU 12
Classification des services aéroportuaires selon les revenus et les coûts

Revenus	Coûts	Positions de la CPC éventuellement pertinentes
Revenus aéronautiques (MEA 4.43 à 4.55)	**Coûts aéronautiques (MEA 4.43 à 4.55)**	
Redevances d'atterrissage: droits et redevances perçus pour l'usage des pistes, voies de circulation et aires de trafic, y compris le balisage lumineux correspondant, ainsi que pour les services de contrôle d'approche et d'aérodrome. MEA 3.35	Aires de mouvement (par exemple pistes, voies de circulation, aires de stationnement des aéronefs): tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables à ces aires, ainsi qu'aux véhicules et au matériel associés, y compris les dépenses afférentes à la main-d'œuvre, au matériel d'entretien, à l'électricité et aux carburants. MEA 3.66	74610 «Services d'exploitation des aéroports: … services au sol sur les terrains d'aviation, y compris les services d'exploitation des pistes …»
Redevances passagers: redevances de services passagers et autres droits et redevances perçus pour l'usage de l'aérogare et des autres installations de traitement des passagers (pour les passagers embarqués ou débarqués, par exemple). MEA 3.36	Aérogares de passagers (appartenant à l'aéroport): tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables aux aérogares de passagers, y compris, le cas échéant, les dépenses afférentes aux boutiques et services des aérogares qui sont exploités par l'aéroport (par exemple, dépenses de personnel, coût des marchandises vendues et des marchandises éventuellement avariées, coûts des services d'utilité publique et de l'entretien général assuré en pareil cas). MEA 3.67	74610 «Services d'exploitation des aéroports: … services des aérogares pour voyageurs»
Redevances de sûreté: droits et redevances perçus pour les services de sûreté que l'aéroport fournit afin de protéger les passagers et autres personnes à l'aéroport, les aéronefs et autres biens. MEA 3.39	Services de sûreté: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration exclusivement à la charge de l'aéroport et imputables à tous les aspects des services de sûreté assurés par l'aéroport, y compris les services ordinaires de police. Il faut inclure les dépenses de personnel et les dépenses d'exploitation et de maintenance des locaux, des véhicules et du matériel qui leur sont associés. Sont aussi inclus les paiements éventuellement faits à autrui pour la fourniture de services de sûreté. MEA 3.72	74610 «Services d'exploitation des aéroports à l'exclusion de la manutention du fret» 87301*«Services d'enquête: ... services de lutte contre le vol à l'étalage» 87303 «Services de surveillance» 87304 «Services de véhicules blindés» 87305 «Services de garde» 87309 «Autres services de sécurité» 91260* «Services de police et de protection contre les incendies: … services d'administration et de fonctionnement des forces de police régulières et des forces auxiliaires financées par les pouvoirs publics ainsi que des forces de police spécialisées telles que la police des ports et des frontières, les garde-côtes, etc. Les fonctions de la police comprennent … l'enregistrement des étrangers …»
Redevances liées au bruit: redevances perçues qui sont liées au bruit fait par les aéronefs qui utilisent l'aéroport. MEA 3.40		CPC 94050 «Services de lutte contre le bruit: services de surveillance, de contrôle et de lutte contre le bruit, comme par exemple les services de lutte contre le bruit généré par la circulation routière en milieu urbain»
Autres redevances auxquelles est soumis le trafic aérien: tous les autres droits et redevances imposés aux exploitants d'aéronefs au titre d'autres types d'installations et services mis en œuvre à l'aéroport pour l'exploitation des aéronefs. MEA 3.41		? éventuellement 74690 «Autres services annexes des transports aériens»

Revenus	Coûts	Positions de la CPC éventuellement pertinentes
Revenus non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)	**Coûts non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)**	
Redevances de services d'escale: droits et redevances imposés aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation des installations et services mis en œuvre à l'aéroport pour l'assistance aux aéronefs en escale. MEA 3.42	Services d'escale assurés par l'aéroport: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables aux services d'escale assurés par l'aéroport, y compris les dépenses de personnel et les dépenses d'exploitation et de maintenance des locaux, des véhicules et du matériel qui leur sont associés. MEA 3.70	Voir les références à la CPC dans le chapitre consacré aux services d'escale
	Installations et services d'accès au sol: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration, y compris les dépenses de personnel et les dépenses d'exploitation et de maintenance des locaux, des véhicules et du matériel qui leur sont associés, qui sont imputables à la fourniture et à l'exploitation par l'aéroport de routes, voies ferrées, rampes, ponts et tunnels d'accès, ainsi que des autobus et autres modes de transport utilisés pour les déplacements intra-aéroport. MEA 3.75	51310 «Travaux de construction d'autoroutes (à l'exclusion des autoroutes sur piliers), de rues, de routes, … de voies ferrées et de pistes d'aérodrome» 51320 «Travaux de construction de ponts, … d'autoroutes sur piliers, … et de tunnels routiers, piétonniers et ferroviaires» (Note: ces positions concernant la construction ne font référence qu'aux travaux de maintenance car la maintenance relève de la construction. Voir le préambule de la division 51, page 150 de la CPC provisoire.) 74420 «Services d'exploitation des autoroutes, ponts et tunnels» 71212 «Transports urbains et suburbains spéciaux»
	Services sécurité incendie et sauvetage: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables à ces services, y compris les dépenses de personnel et les dépenses d'exploitation et de maintenance des locaux, des véhicules et du matériel qui leur sont associés. MEA 3.71	74690 «Autres services annexes des transports aériens: services de lutte et de protection contre les incendies …» 93192 «Services d'ambulances: services de médecine générale et spécialisée fournis dans les ambulances»
	Contrôle de la circulation aérienne (y compris les télécommunications): tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration, y compris, en particulier, les dépenses de personnel, et le coût de l'électricité et des pièces de rechange consommées par les radars et les autres équipements employés. Sont aussi inclus les paiements faits à tout autre organisme qui assure de tels services à l'aéroport. MEA 3.73	Voir le futur document sur les services de navigation aérienne
	Services météorologiques: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration des services météorologiques fournis par l'aéroport lui-même, ou les paiements faits à autrui pour la fourniture de ces services. MEA 3.74	91138 «Services administratifs généraux annexes aux affaires économiques, commerciales et de main-d'œuvre: … services administratifs liés … aux instituts de prévisions météorologiques …» Voir aussi le futur document sur les services de navigation aérienne

Revenus	Coûts	Positions de la CPC éventuellement pertinentes
Revenus non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)	**Coûts non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)**	
Concessions de carburant et de lubrifiants d'aviation (y compris les redevances de fourniture de carburant): toutes les redevances de concession, y compris les redevances éventuelles de fourniture de carburant, que les compagnies pétrolières ou autres organismes doivent payer pour avoir le droit de vendre du carburant et des lubrifiants d'aviation sur l'aéroport. MEA 3.43		Voir plus haut le chapitre consacré à l'avitaillement, paragraphes … à … 82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Restaurants, bars, cafétérias et services de restauration à bord: droits et redevances que les entreprises commerciales ou d'autres organismes doivent verser pour avoir le droit d'exploiter des restaurants, des bars, des cafétérias ou des services de restauration à l'aéroport, y compris les services de restauration à bord. Il faut y inclure aussi toutes recettes provenant de telles activités dans les cas où celles-ci sont exercées par l'aéroport lui-même. MEA 3.44		64210 «Services de repas dans les restaurants traditionnels» 64220 «Services de repas dans les restaurants libre-service» 64230 «Services de traiteur» 64290 «Autres services de restauration» 643 «Services de vente de boissons à consommer sur place» 82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Boutiques hors taxes: droits et redevances que doivent verser les entreprises commerciales ou d'autres organismes pour avoir le droit d'exploiter des boutiques hors taxes à l'aéroport, ou d'y livrer des marchandises vendues dans des boutiques hors taxes situées ailleurs. Il faut y inclure aussi toutes recettes provenant des boutiques hors taxes exploitées par l'aéroport lui-même. MEA 3.45		631 «Services de commerce de détail de produits alimentaires» 632 «Services de commerce de détail de produits non alimentaires» 82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Stationnement des automobiles: droits et redevances que les entreprises commerciales ou d'autres organismes doivent verser pour avoir le droit d'exploiter des parcs de stationnement à l'aéroport. Il faut y inclure aussi toutes recettes provenant de tels parcs dans les cas où ceux-ci sont exploités par l'aéroport lui-même. MEA 3.46		74430 «Services d'installations de stationnement» 82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»

Revenus	Coûts	Positions de la CPC éventuellement pertinentes
Revenus non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)	**Coûts non aéronautiques (MEA 4.56 à 4.63)**	
Autres concessions, et activités commerciales exercées par l'aéroport: droits et redevances de concessions, autres que ceux qui ont été mentionnés précédemment, que les entreprises commerciales ou d'autres organismes doivent verser pour avoir le droit de vendre des marchandises et des services (comme les locations d'automobiles et les concessions de services bancaires et services de change) sur l'aéroport. Sont comprises aussi toutes recettes provenant d'activités commerciales (boutiques ou services) que l'aéroport exerce lui-même et qui n'ont pas été mentionnées précédemment. Il faut y inclure les droits que le public doit éventuellement payer pour avoir accès aux zones d'intérêt spécial (zones d'observation de l'aérogare, par exemple) ou pour les visites organisées de l'aéroport. MEA 3.47		631 «Services de commerce de détail de produits alimentaires» 632 «Services de commerce de détail de produits non alimentaires» 71222 «Services de location de voitures particulières avec chauffeur» 83101 «Services de location simple ou en crédit-bail de véhicules automobiles sans chauffeur» 8111-8119 «Services de réception de dépôts et d'autres fonds remboursables» (W120 7Ba) 81333 «Services de devises étrangères» (W120 7Bf ii)) 74720 «Services de guides touristiques» 96199 «Autres services de spectacle n.c.a.» 82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Locations: loyers versés par des entreprises commerciales et d'autres organismes pour l'utilisation des locaux, terrains ou matériel appartenant à l'aéroport. Il convient d'y inclure les loyers payés par les exploitants d'aéronefs pour les locaux et installations qui appartiennent à l'aéroport (comptoirs d'enregistrement et de vente et bureaux administratifs, par exemple) et qui ne sont pas compris dans les postes du trafic aérien ci-dessus. MEA 3.48	(Correspondance partielle): Développement industriel: tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration imputables à l'aménagement et à la fourniture, par l'aéroport, de terrains et/ou de bâtiments ou autres éléments d'infrastructure dans la zone aéroportuaire qui sont destinés exclusivement à des activités industrielles ou commerciales, comme la fabrication, la transformation, l'entreposage et autres activités commerciales de cet ordre qui ne sont pas associées à l'exploitation des services aériens. MEA 3.76	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Autres recettes provenant d'activités auxiliaires: toutes les autres recettes que l'aéroport peut retirer des activités extra-aéronautiques. Il faut y inclure également les paiements reçus par l'aéroport pour des services tels que le chauffage, la climatisation, l'éclairage, l'eau, le nettoyage et l'usage du téléphone, si ces paiements ne sont pas compris dans les loyers ou dans les redevances de concessions, et pour tous services fournis à des organismes extra-aéronautiques hors de l'aéroport. MEA 3.49		8740 «Services de nettoyage de bâtiments» 7521 «Services de téléphones publics» 88700 «Services annexes à la distribution d'énergie»
	Tous les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que les frais d'administration, y compris les dépenses de personnel et les dépenses d'exploitation et de maintenance des locaux, des véhicules et du matériel qui leur sont associés, que l'aéroport a engagés pour d'autres secteurs ou services comme, par exemple, les mesures de contrôle et d'atténuation du bruit. MEA 3.77 Note: correspondance partielle avec les frais liés au bruit (ci-dessus) indiqués dans la première colonne.	94050 «Services de lutte contre le bruit: services de surveillance, de contrôle et de lutte contre le bruit, comme par exemple les services de lutte contre le bruit généré par la circulation routière en milieu urbain»

TABLEAU 13
Classification des services aéroportuaires selon les installations

Installations et services à prendre en compte dans le calcul des coûts de transport aérien	Correspondances éventuelles de la CPC
Installations et services de base d'approche, d'atterrissage et de décollage	
Aire d'atterrissage avec approches et voies de circulation dégagées, y compris l'assèchement, les clôtures, etc. nécessaires.	51310 «Travaux de construction d'autoroutes (à l'exclusion des autoroutes sur piliers), de rues, de routes, … de voies ferrées et de pistes d'aérodrome»
Contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome: contrôle de la circulation aérienne pour l'approche, l'atterrissage, la circulation au sol et le décollage, et service de télécommunication nécessaire à ce contrôle. (Le contrôle d'approche et d'aérodrome est assuré parfois, en partie ou en totalité, par des organismes autres que les administrations d'aéroport.)	74620 «Services de contrôle de la circulation aérienne: … y compris les services de contrôle des approches, des atterrissages et des décollages» voir aussi le futur document sur les services de navigation aérienne
Services météorologiques (voir annexe 2 pour savoir dans quels cas il convient d'envisager une ventilation du coût de ces services proportionnellement à leur utilisation pour des opérations aéroportuaires)	91138 «Services administratifs généraux annexes aux affaires économiques, commerciales et de main-d'œuvre: … services administratifs liés … aux instituts de prévisions météorologiques …»
Salles d'attente des passagers et du public; salles des départs et des arrivées, y compris l'installation de chauffage et d'éclairage nécessaire, le personnel de garde et d'entretien, les voies d'accès, etc.	87301* «Services d'enquête: ... services de lutte contre le vol à l'étalage» 87303 «Services de surveillance» 87304 «Services de véhicules blindés» 87305 «Services de garde» 87309 «Autres services de sécurité» 91260* «Services de police et de protection contre les incendies: … services d'administration et de fonctionnement des forces de police régulières et des forces auxiliaires financées par les pouvoirs publics ainsi que des forces de police spécialisées telles que la police des ports et des frontières, les garde-côtes, etc. Les fonctions de la police comprennent … l'enregistrement des étrangers …» 51310 «Travaux de construction d'autoroutes (à l'exclusion des autoroutes sur piliers), de rues, de routes, … de voies ferrées et de pistes d'aérodrome» 51320 «Travaux de construction de ponts, … d'autoroutes sur piliers, … et de tunnels routiers, piétonniers et ferroviaires» (Note: ces positions concernant la construction ne font référence qu'aux travaux de maintenance car la maintenance relève de la construction. Voir le préambule de la division 51, page 150 de la CPC provisoire.) 74420 «Services d'exploitation des autoroutes, ponts et tunnels»
Services d'incendie et d'ambulances	74690 «Autres services annexes des transports aériens: services de lutte et de protection contre les incendies …» 93192 «Services d'ambulances: services de médecine générale et spécialisée fournis dans les ambulances»
Installations et services spéciaux d'approche, d'atterrissage et de décollage	
De nuit et de jour en cas de mauvaise visibilité: balisage lumineux d'approche, d'atterrissage, de circulation au sol et de décollage, radiocommunication et autres aides spéciales d'approche, d'atterrissage et de décollage (assurées parfois par des organismes autres que les administrations d'aéroport)	74620 «Services de contrôle de la circulation aérienne: … y compris les services de contrôle des approches, des atterrissages et des décollages» voir aussi le futur document sur les services de navigation aérienne
Autres installations et services fournis aux exploitants d'aéronefs	
Hangars, ateliers, entrepôts, garages et autres aménagements techniques	74690 «Autres services annexes des transports aériens: … services des hangars …»
Aires de stationnement des aéronefs et abris de stationnement prolongé	74690 «Autres services annexes des transports aériens: … services des hangars …»
Terrains loués aux exploitants d'aéronefs à diverses fins	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Aide fournie pour l'acheminement des passagers et la manutention des marchandises, et équipement correspondant	Voir le chapitre consacré aux services d'escale

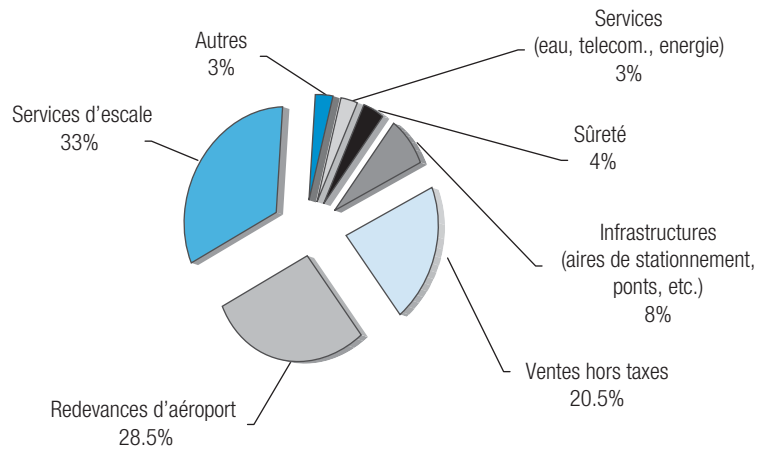
Installations et services à prendre en compte dans le calcul des coûts de transport aérien	**Correspondances éventuelles de la CPC**
Remorquage et autres opérations de manutention des aéronefs	74690 «Autres services annexes des transports aériens: services de remorquage d'aéronefs …»
Opérations spéciales et petit entretien des aéronefs (climatisation, nettoyage, etc.)	74690 «Autres services annexes des transports aériens: …services de nettoyage et de désinfection des aéronefs…»
Locaux pour les bureaux, les comptoirs et le personnel navigant des compagnies aériennes, pour l'acheminement des passagers et la manutention des marchandises	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Installations et services de télécommunication (messages d'exploitation – classe B)	Éventuellement 75222 «Services de réseaux d'affaires exclusifs» et/ou 7523 «Services de transmission de données et de messages»
Fourniture de carburant d'aviation (assurée ordinairement par des concessionnaires) et autres fournitures à usage technique; services d'entretien et de réparation des aéronefs	Voir le chapitre consacré à l'avitaillement Voir le chapitre du document S/C/W/163 consacré à la maintenance
Services généraux (éclairage, chauffage, énergie électrique et combustibles)	88700 «Services annexes à la distribution d'énergie»
Mesures, matériel, aménagements et personnel de sûreté pour les fonctions suivantes:	74610 «Services d'exploitation des aéroports (à l'exclusion de la manutention du fret)» 87303 «Services de surveillance» 87305 «Services de garde» 87309 «Autres services de sécurité» 91260* «Services de police et de protection contre les incendies: … services d'administration et de fonctionnement des forces de police régulières et des forces auxiliaires financées par les pouvoirs publics ainsi que des forces de police spécialisées telles que la police des ports et des frontières, les garde-côtes, etc. Les fonctions de la police comprennent … l'enregistrement des étrangers …»
Visite/filtrage des passagers et des bagages de cabine	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Sûreté dans les salles d'arrivée et de départ, y compris les salles de correspondance/transit	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Sûreté du périmètre aéroportuaire côté piste	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Sûreté du périmètre aéroportuaire côté ville	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Locaux pour des entreprises autres que les exploitants d'aéronefs	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Locaux pour magasins, hôtels, restaurants, fournisseurs de services de transport au sol, banques/bureaux de change, bureau de poste, bureau du télégraphe, etc.	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Services payés directement par le public (stationnement des automobiles, excursions, etc.)	74720 «Services de guides touristiques» 96199 «Autres services de spectacle n.c.a.» 74430 «Services d'installations de stationnement»
Locaux pour les services publics: douane, contrôle des personnes, santé, quarantaine, etc.	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Terrains loués à des entreprises autres que les exploitants aériens (droit de pacage inclus, etc.)	82102 «Services de location simple ou en crédit-bail concernant les propriétés non résidentielles propres ou louées» 82202 «Services de gestion, à forfait ou sous contrat, de propriétés non résidentielles»
Atténuation et prévention du bruit	
Systèmes de contrôle du niveau de bruit, équipement et barrières d'insonorisation	94050 «Services de lutte contre le bruit: services de surveillance, de contrôle et de lutte contre le bruit, comme par exemple les services de lutte contre le bruit généré par la circulation routière en milieu urbain»
Acquisition de terrains ou de biens immobiliers au voisinage des aéroports	-
Insonorisation des bâtiments proches des aéroports et autres mesures d'atténuation du bruit répondant à des dispositions légales ou administratives	51650 «Travaux d'isolation» 94050 «Services de lutte contre le bruit: services de surveillance, de contrôle et de lutte contre le bruit, comme par exemple les services de lutte contre le bruit généré par la circulation routière en milieu urbain»

75. La comptabilité des aéroports confirme qu'une part majeure de leurs revenus provient d'activités qui ne sont pas liées au transport aérien dans la CPC. Cette situation est illustrée par le graphique ci-dessous.

GRAPHIQUE 1

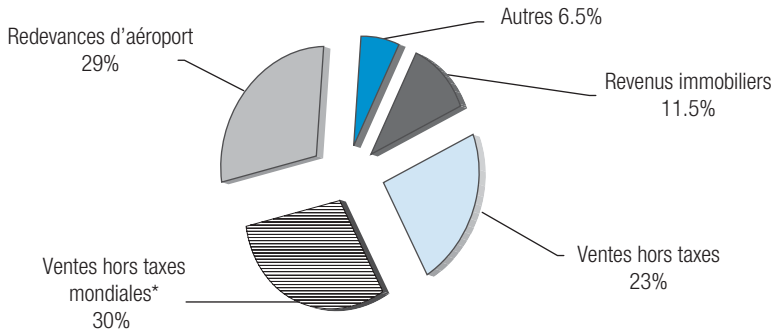
Contribution des différentes activités aux revenus de trois systèmes aéroportuaires

Flughafen Frankfurt

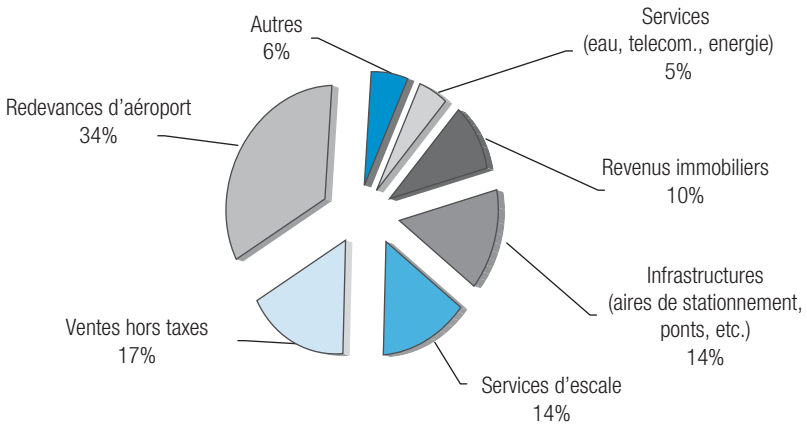


BAA

(*filiale américaine de vente hors taxes récemment acquise par BAA)



ADP



76. Les données générales qui sont indiquées dans le tableau 14 illustrant la part des revenus aéronautiques et non aéronautiques confirment l'importance de ce dernier secteur. Il est utile de noter que la part des activités non aéronautiques est nettement plus importante sur les marchés les plus développés.

77. Le tableau 15 ci-après contient des détails intéressants sur ces revenus non aéronautiques en Europe et en Amérique du Nord.

78. Les «services de gestion des aéroports», qui constituent les principales activités des fournisseurs de services aéroportuaires, ne font pas l'objet d'une position particulière dans la CPC provisoire. Néanmoins, cette classification contient la position p86609 «Autres services de gestion non classés ailleurs», qui ne comporte pas de définition et qui pourrait recouvrir les services de gestion des aéroports.

79. La CPC Rev.1 établit une correspondance partielle entre ce domaine et une nouvelle position, la r83190, intitulée «Autres services de gestion déléguée, hors construction»; cette nouvelle position recouvre aussi l'ancienne position p86601 «Services de gestion de projets autres que les projets de construction». Les «autres services de gestion» sont notamment définis de la manière suivante: «… ces services comprennent des services de gestion et d'administration avec ou sans affectation du personnel correspondant».

80. Les Membres souhaiteront peut-être déterminer s'il convient de considérer que les services de gestion des aéroports sont directement liés aux droits de trafic, et dans le cas contraire, si ces services relèvent de la position 86609 de la CPC provisoire. À l'inverse, ils pourraient décider qu'il convient d'élaborer une définition particulière pour faciliter les engagements dans ce domaine.

TABLEAU 14
Revenus par source en 1997

Région	Revenus aéronautiques (milliards de dollars EU)	Revenus non aéronautiques (milliards de dollars EU)
Afrique	0,51	0,20
Asie Pacifique	3,85	5,03
Europe	8,15	8,23
Amérique latine/Caraïbes	1,27	0,55
Moyen-Orient	0,45	0,35
Amérique du Nord	4,50	5,99
Total	**18,73**	**20,35**

Source: ACI 1999 Airport Economics Survey

TABLEAU 15
Revenus non aéronautiques par source

Région	Aires de stationnement	Vente au détail	Revenus immobiliers	Location de voitures	Autres	Total
Europe	12,8%	44,4%	20,7%	2,7%	19,4%	100%
Amérique du Nord	37,4%	13,3%	7,8%	19,8%	21,7%	100%

Source: ACI, Airport Economics Survey, 1998.
(33 aéroports en Amérique du Nord, 54 aéroports en Europe: données concernant 1997)

81. Il est également utile de noter que certains aspects importants des activités de grands aéroports ou fournisseurs de services aéroportuaires n'apparaissent pas dans les tableaux 12 et 13. C'est le cas des services architecturaux et des services d'ingénierie, qui constituent une activité majeure. Ces services sont compris dans la position 867 de la CPC «Services en matière d'architecture, ingénierie et autres techniques» et l'on peut estimer qu'ils relèvent du champ d'application actuel de l'AGCS. Si toutes les positions des services d'architecture (CPC 8671) sont potentiellement concernées, seules certaines sous-positions des services d'ingénierie et des services intégrés d'ingénierie (86721, 86724, 86729, 86731) semblent être visées.

2. Évolution économique et réglementaire

82. En matière de services aéroportuaires, l'évolution de la réglementation et celle de l'économie sont étroitement liées et ne peuvent être analysées de manière séparée. Nous traiterons dans le présent sous-chapitre des domaines suivants: le trafic, la situation financière, les règles et la situation en matière de propriété, les premières conséquences de la politique de la concurrence dans le contexte des réseaux en étoile, l'incidence croissante des contraintes environnementales compte tenu de l'encombrement des aéroports dans le monde, et d'autres tendances commerciales et évolutions technologiques récentes.

(a) Trafic

83. Les tableaux 16-17 ci-après, qui ont été établis à partir du document de l'OACI intitulé «Le monde de l'aviation civile», indiquent le nombre d'aéroports internationaux en activité entre 1993 et 1999; ils précisent l'importance du trafic et le classement des aéroports.

TABLEAU 16
Trafic: agrégats

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Nombre d'aéroports internationaux	1 050	1 073	1 118	1 119	1 140	1 178	1 192
Part des redevances d'aéroport dans les dépenses d'exploitation des compagnies aériennes	4,3%	4,4%	4,5%	4,3%	4,2%	3,9%	Données non disponibles
Trafic régulier et non régulier dans les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre **total** de passagers							
- millions de passagers	784,8	834	877,4	932,6	968,2	997,2	1 045
- taux de croissance	+3,9%	+7,5%	+5%	+6,7%	+4,5%	+2,7%	+4,8%
- pourcentage du nombre total de passagers dans le monde	30%	30%	31%	32%	32%	32%	32%
Trafic régulier et non régulier dans les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre de passagers **internationaux**							
- millions de passagers	367,7	401	422,7	454,5	481,4	497,6	532
- taux de croissance	+5,7%	+8,9%	+6,2%	+8%	+6,5%	+3,4%	+6,9%
- pourcentage du nombre total de passagers dans le monde	44%	50%	51%	46%	49%	49%	50%

Source: OACI, Le monde de l'aviation civile.

TABLEAU 17

Trafic régulier et non régulier dans les principaux aéroports du monde, 1993 et 1999

Les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre de passagers INTERNATIONAUX				Les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre TOTAL de passagers, 1993			
Aéroport (le classement selon le nombre de déplacements commerciaux internationaux est indiqué entre parenthèses)	1993 (milliers)	Aéroport (le classement selon le nombre de déplacements commerciaux internationaux est indiqué entre parenthèses)[a]	1999 (milliers)	Aéroport (le classement selon le nombre total de déplacements commerciaux est indiqué entre parenthèses)	1993 (milliers)	Aéroport (le classement selon le nombre total de déplacements commerciaux est indiqué entre parenthèses)	1999 (milliers)
1. London-Heathrow (1)	40 848	1. London-Heathrow (3)	54 826	1. Chicago (1)	65 078	1. Atlanta (1)	77 940
2. Frankfurt (3)	25 290	2. Paris-Charles de Gaulle (1)	38 877	2. Dallas/Ft. Worth (2)	49 970	2. Chicago (2)	72 568
3. Hong Kong (11)	24 420	3. Frankfurt (4)	37 197	3. Los Angeles (4)	47 845	3. Los Angeles (4)	63 877
4. Paris-Charles de Gaulle (2)	23 338	4. Amsterdam-Schipol (2)	36 271	4. London-Heathrow (12)	47 601	4. London-Heathrow (11)	62 264
5. Amsterdam-Schipol (4)	20 658	5. Hong Kong (11)	29 090	5. Atlanta (3)	47 088	5. Dallas/Ft. Worth (3)	60 000
6. Tokyo-Narita (13)	18 947	6. London-Gatwick (8)	27 628	6. Tokyo-Haneda (48)	41 562	6. Tokyo-Haneda (46)	54 338
7. London-Gatwick (8)	18 656	7. Singapore (13)	24 490	7. San Francisco (13)	32 737	7. Frankfurt (18)	45 858
8. Singapore (9)	18 513	8. Tokyo-Narita (17)	22 503	8. Denver (5)	32 623	8. Paris-Charles de Gaulle (7)	43 597
9. New York-Kennedy (20)	14 821	9. Brussels (5)	19 981	9. Frankfurt (18)	32 536	9. San Francisco (22)	40 387
10. Bangkok (17)	12 754	10. Zurich (6)	19 410	10. Miami (7)	28 660	10. Denver (8)	38 034
11. Miami (10)	12 373	11. Bangkok (20)	18 856	11. New York-Kennedy (22)	26 790	11. Amsterdam (24)	36 781
12. Zurich (6)	12 186	12. New York-Kennedy (22)	17 856	12. Paris-Charles de Gaulle (24)	26 115	12. Minneapolis (20)	34 216
13. Los Angeles (26)	11 945	13. Miami (12)	15 757	13. New York-Newark (8)	25 613	13. Detroit (6)	34 038
14. Toronto (12)	11 077	14. Seoul (31)	15 474	14. Paris-Orly (38)	25 638	14. Miami (12)	33 899
15. Manchester (21)	10 791	15. Toronto (9)	15 422	15. Hong Kong (62)	25 156	15. New York-Newark (14)	33 814
16. Seoul (30)	10 327	16. Copenhagen (7)	15 208	16. Boston (6)	24 215	16. Las Vegas (26)	33 669
17. Rome-Fiumicino (18)	10 263	17. Los Angeles (33)	15 035	17. Detroit (9)	24 171	17. Phoenix (10)	33 533
18. Paris-Orly (24)	10 075	18. Taipei (21)	15 015	18. Phoenix (14)	23 609	18. Seoul (49)	33 371
19. Copenhagen (7)	9 610	19. Manchester (19)	14 826	19. Minneapolis (15)	23 402	19. Houston (16)	33 089
20. Düsseldorf (15)	9 596	20. Palma de Mallorca (30)	14 679	20. Osaka (67)	23 361	20. New York-Kennedy (31)	32 003
21. Brussels (5)	9 309	21. Madrid (14)	13 537	21. Seoul (75)	22 634	21. London-Gatwick (44)	30 559

Les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre de passagers INTERNATIONAUX				Les 25 premiers aéroports classés en fonction du nombre TOTAL de passagers, 1993			
22. Palma de Mallorca (32)	9 175	22. Munich (10)	13 479	22. Honolulu (31)	22 618	22. St Louis (5)	30 189
23. Madrid (16)	8 621	23. Rome-Fiumicino (16)	12 150	23. Las Vegas (21)	22 491	23. Hong Kong (56)	29 733
24. Munich (14)	7 879	24. Düsseldorf (18)	12 095	24. Tokyo-Narita (65)	22 141	24. Orlando (34)	29 173
25. Stockholm (19)	6 270	25. Dublin (15)	12 046	25. Orlando (26)	21 466	25. Toronto (28)	27 771
TOTAL	**367 742**	**TOTAL**	**531 708**	**TOTAL**	**784 850**	**TOTAL**	**1 044 701**

a Les valeurs indiquées dans cette colonne sont des estimations. Les données pour 1999 sont encore provisoires; le classement final et l'évolution des pourcentages pourraient changer lorsque les données définitives seront disponibles.

Source: «*Formulaire I du transport aérien*», OACI et Conseil international des aéroports.

84. Plusieurs tendances semblent ressortir des tableaux 16 et 17:

- premièrement, la croissance du nombre de passagers s'est poursuivie à un taux supérieur à celui de la croissance du PIB mondial;
- deuxièmement, le nombre d'aéroports internationaux est en constante augmentation; et
- troisièmement, le trafic est fortement concentré.

  Les 25 premiers aéroports représentent de 2 à 2,5 pour cent du nombre total d'aéroports (cette proportion est en léger recul car le nombre total d'aéroports augmente) mais ils traitent entre 30 et 32 pour cent des passagers et entre 44 et 50 pour cent des passagers internationaux.

  Cette situation s'explique essentiellement par la structure du trafic mais elle s'est accentuée avec la mise en place des réseaux en étoile et la conclusion d'alliances entre compagnies aériennes.

(b) Situation financière

85. On trouvera au tableau 18 une description de la situation financière des 35 plus grands groupes aéroportuaires du monde au cours des deux dernières années.

TABLEAU 18
Classement financier des aéroports
Résultats financiers des aéroports - 1998/99

Position	Aéroport	Pays	Principaux codes des aéroports	Revenus		Résultat net (millions de dollars EU)		Fin de la période	Notes
				Millions de dollars EU	Évolution %	1998	1999		
1.	BAA	Royaume-Uni	LHR/ LGW/STN	3 241,3	19,9	658,2	454,6	Mars 99	
2.	Flughafen Frankfurt Main	Allemagne	FRA	1 398,8	3,6	59,1	51,6	Déc. 98	
3.	Aéroports de Paris	France	CDG/ORY	1 345,4	8,4	89,0	71,1	Déc. 98	
4.	Aena	Espagne	MAD	1 250,0		119,1		Déc. 98	Comprend l'ATC
5.	Port Authority of NY and NJ	États-Unis	EWR/ JFK/LGA	1 230,5	7,0	257,1	228,4	Déc. 98	
6.	Nouvelle autorité aéroportuaire internationale de Tokyo	Japon	NRT	1 097,4	6,1	-9,4		Mars 99	
7.	Aéroport international de Kansai	Japon	KIX	923,8	-1,9	-183,4	-198,5	Mars 99	
8.	Aeroporti di Roma	Italie	FCO/CIA	632,4	-6,5	63,2	52,6	Déc. 98	
9.	Schipol Group	Pays-Bas	AMS	614,7	9,8	150,0	126,6	Déc. 98	
10.	Luftartsverket	Suède	ARN	562,7	3,5	99,2	77,8	Déc. 98	
11.	Flughafen-Muenchen	Allemagne	MUC	506,4	-0,6	35,3	17,3	Déc. 98	
12.	Chicago Department of Aviation	États-Unis	ORD/MDW	496,9	11,9	-169,7		Déc. 98	FAA
13.	Airport Authority Hong Kong	Hong Kong	HKG	487,0		-50,1		Mars 99	Neuf mois seulement

Position	Aéroport	Pays	Principaux codes des aéroports	Revenus		Résultat net (millions de dollars EU)		Fin de la période	Notes
				Millions de dollars EU	Évolution %	1998	1999		
14.	Autorité de l'aviation civile – Singapour	Singapour	SIN	462,3	52,2	247,3	244,6	Mars 99	
15.	Miami-Dade Aviation Department	États-Unis	MIA	453,0	4,3	3,4	-33,0	Sept. 98	FAA
16.	Los Angeles World Airports	États-Unis	LAX	431,3	10,8	160,9	100,2	Juin 98	
17.	SEA-Societa Esercizi Aeroportuali	Italie	LIN/MXP	422,5	6,4	35,1	39,8	Déc. 98	
18.	City and County of Denver	USA	DEN	417,4	0,7	-48,5	-68,5	Déc. 98	
19.	Aer Rianta	Irlande	DUB	381,9	2,1	68,9	63,8	Déc. 98	
20.	Manchester Airport	Royaume-Uni	MAN	372,9	-1,4	70,1	35,0	Mars 99	Bénéfice avant impôts
21.	Aéroport de Vienne	Autriche	VIE	351,8	6,9	57,4		Déc. 98	
22.	San Francisco Airports Commission	États-Unis	SFO	348,6		118,3	136,3	Juin 98	Données budgétaires
23.	Flughafen Dusseldorf	Allemagne	DUS	316,6	1,8	-56,3	57,1	Déc. 98	
24.	Metro Washington Airports Authority	États-Unis	IAD/DCA	287,5	23,9	29,7	29,1	Déc. 98	
25.	Aéroport international de Bruxelles	Belgique	BRU	267,1	58,9	19,6	22,0	Déc. 98	
26.	Greater Toronto Airports Authority	Canada	YYZ	251,1	35,6	20,6	14,0	Déc. 98	
27.	Massachusetts Port Authority	États-Unis	BOS	247,7	9,3	88,6	-0,5	Juin 98	
28.	Aéroports de Copenhague	Danemark	CPH	247,2	8,1	58,0	48,9	Déc. 98	
29.	Autorité aéroportuaire de Zurich	Suisse	ZRH	245,9	-1,9	31,1	30,0	Déc. 98	
30.	City of Atlanta Dept of Aviation	États-Unis	ATL	236,3	16,4	47,7	62,6	Déc. 98	FAA
31.	Dallas-Fort Worth Int'l Airport	États-Unis	DFW	228,6	4,6	-38,0	59,8	Sept. 98	
32.	Greater Orlando Aviation Authority	États-Unis	MCO	227,3	9,1	257,4	-8,0	Sept. 98	
33.	Autorité aéroportuaire de Thaïlande	Thaïlande	BKK	209,5	10,6	86,7	123,2	Sept. 98	
34.	Flughafen Hamburg	Allemagne	HAM	207,6	7,0	26,3	22,4	Déc. 98	
35.	CAA-Finland	Finlande	HEL	203,2	11,3	17,9	14,1	Déc. 98	FAA

Note: Tous les chiffres sont convertis en dollars EU au taux de change moyen de la période considérée. L'évolution des revenus est calculée en monnaie locale.

Source: *Airline Business International*, décembre 1999.

86. Le document ANS/Conf WP/3 de l'OACI intitulé «Situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne«[22] révèle que les aéroports sont généralement rentables. De plus, la rentabilité des aéroports est en progression. En 1990, 30 pour cent seulement des aéroports ont enregistré un bénéfice d'exploitation, tandis qu'en 1998 cette proportion était de 75 pour cent. Dans certains cas, toutefois, ces chiffres peuvent être trompeurs car certains aéroports visés par l'étude étaient incapables d'indiquer quelles étaient leurs dépenses, et on a considéré qu'ils étaient rentables par défaut.

87. L'OACI détermine avec prudence les liens éventuels entre taille et rentabilité. L'ACI, pour sa part[23], estime que la situation est légèrement plus complexe et la résume par l'expression «ce qui est petit peut être beau». Elle observe qu'en 1997, les aéroports ayant enregistré entre 4 et 10 millions de passagers avaient un taux de pertes d'exploitation plus élevé (20,7 pour cent) que ceux qui avaient enregistré entre 1 et 4 millions de passagers (16,9 pour cent). En revanche, les résultats financiers des aéroports ayant enregistré moins de 1 million de passagers ont fait apparaître des pertes d'exploitation dans la plupart des cas. D'un autre côté, les excédents cumulés («EBITDA», c'est-à-dire les recettes avant intérêts, impôts et amortissement, exprimées en pourcentage des revenus) sont plus élevés pour les aéroports enregistrant plus de 4 millions de passagers (21,6 pour cent) que pour les aéroports de moins de 4 millions de passagers (11,8 pour cent).

88. Les marges d'exploitation calculées selon l'EBITDA sont toujours élevées: 31 pour cent en 1997 et 34 pour cent en 1998. L'ACI insiste sur le fait que les bénéfices non distribués sont beaucoup moins importants (2,7 pour cent en 1997 et 3,2 pour cent en 1998) et que les dépenses d'équipement des aéroports (5,91 dollars EU par passager) sont supérieures à leurs excédents d'exploitation (4,40 dollars EU par passager). Il en découle que les sources de financement internes sont insuffisantes pour couvrir les niveaux actuels de dépenses d'équipement. Les aéroports doivent donc recourir à l'emprunt ou aux subventions; 19 États ont indiqué, dans l'étude de l'OACI[24], qu'ils versaient des subventions d'exploitation à 61 aéroports ou groupes d'aéroports. Il s'agissait notamment d'États d'Europe et d'Amérique du Nord ayant d'importantes activités dans le secteur de l'aviation. Dans l'étude de 1989, onze États avaient indiqué qu'ils versaient des subventions au bénéfice de 121 aéroports ou groupes d'aéroports.

89. Le détail des résultats financiers par région (tableau 19 ci-après) confirme ces tendances:

22 Ce document couvre 69 États en 1991 et 88 en 1998. Il prend en compte 297 aéroports représentant 71 pour cent du nombre total de passagers en transports réguliers en 1991, et 271 aéroports représentant 91 pour cent du nombre total de passagers en transports réguliers en 1998.

23 http://www.airports.org/media/mr_19980904.html et ACI, *Étude sur l'économie des aéroports* – 1998.

24 ANS Conf WP/3, paragraphe 2.2.4.

TABLEAU 19
Résultats financiers par région - 1997/98

Région	Revenu total 1997	Revenu total 1998	EBITDA 1997	EBIDTA 1998	Bénéfices non distribués (pertes) 1997	Bénéfices non distribués (pertes) 1998
Afrique	658	710	254	320	96	120
Asie-Pacifique	10 277	8 880	3 996	2 720	90	-600
Europe	16 158	16 380	4 331	5 400	57	570
Amérique latine/ Caraïbes	1 917	1 820	375	400	-376	-900
Amérique du Nord	8 950	10 490	3 013	4 290	414	180
Moyen-Orient	-	80	-	200	-	0
Total	**37 960**	**39 080**	**11 970**	**13 320**	**281**	**180**

Source: ACI, *Airport Economics Survey*, 1998.

(c) Évolution marquée dans la propriété des aéroports

90. Le tableau 20 illustre la progression du nombre de passagers, par région, au cours de la période 1997-2000; il propose des prévisions de taux de croissance jusqu'en 2005, puis jusqu'en 2010.

TABLEAU 20
Progression du nombre total de passagers (taux annuels) prévue par l'ACI - 1997

Région	Taux de croissance pour 1997-2000 (%)	Taux de croissance pour 1997-2005 (%)	Taux de croissance pour 1997-2010 (%)
Afrique	5,41	4,52	4,29
Asie-Pacifique	3,11	4,36	4,70
Europe	7,19	5,25	4,78
Amérique latine/Caraïbes	6,23	5,24	4,42
Moyen-Orient	6,41	5,47	5,24
Amérique du Nord	2,78	2,96	2,88
Moyenne mondiale	**4,72**	**4,14**	**3,95**

Source: ACI, *World-wide and Regional Forecasts*, août 1998.

TABLEAU 21
Fret aérien: Prévisions de taux de croissance annuels en tonnage par région (1997-2010)

Région	Taux de croissance annuel (%)
Afrique	3,37
Asie-Pacifique	7,77
Europe	6,35
Amérique latine/Caraïbes	8,70
Moyen-Orient	6,51
Amérique du Nord	5,82
Moyenne mondiale	**6,43**

Source: ACI, *World-wide and Regional Forecasts*, août 1998.

91. Une augmentation annuelle de 5 pour cent signifie que le trafic va doubler en 14 ans, ce qui rend nécessaires des investissements lourds et réguliers. L'OACI estime que les besoins d'investissements pour les aéroports et les infrastructures de navigation se situent entre 250 et 350 milliards de dollars EU pour la période 1999-2005. Dans de nombreux pays, la commercialisation de services aéroportuaires constitue un moyen de financer ces investissements et de générer des revenus grâce aux ventes, aux taxes et aux droits de concession des aéroports. Telle est probablement la principale explication de l'évolution régulière observée dans la propriété des aéroports.

(i) Tendances mondiales en matière de propriété des aéroports

92. Le tableau 22 ci-après, établi par l'OACI, illustre la structure de la propriété des aéroports dans différentes régions. Il montre en particulier que la forme d'organisation la plus courante parmi les 82 États ayant répondu au questionnaire (couvrant 303 aéroports) reste l'aéroport autonome régi par les pouvoirs publics (47 États). La deuxième forme la plus courante correspond aux aéroports appartenant à la Direction de l'aviation civile (22 États), puis à d'autres ministères (17 États), à des administrations régionales ou municipales (onze États), et enfin à des structures privées qui les exploitent dans le cadre d'une concession ou d'un arrangement de location (neuf États). La forme la moins courante correspondait aux aéroports appartenant à une société privée (sept États).[25] Toutefois, l'étude

25 Le nombre total d'États cités est supérieur à 82 car certains États ont fourni des réponses différentes selon les aéroports.

indiquait aussi qu'à l'avenir, les formes d'organisation qui étaient les plus susceptibles de se développer étaient les structures privées exploitant un aéroport dans le cadre d'une concession ou d'un arrangement de location, ainsi que les aéroports appartenant à des sociétés privées.

93. En comparaison de l'étude effectuée en 1991 par l'OACI (doc. 9579), le nombre d'États dans lesquels les aéroports sont organisés en entités autonomes du secteur public s'est accru de manière notable, de même que le nombre d'États dans lesquels les aéroports sont gérés par des sociétés privées.

94. S'agissant de la propriété des aéroports, 57 États ont indiqué leur situation actuelle et 32 ont communiqué leurs projets. Il ressort de l'étude que 21 aéroports parmi les plus grands du monde (dans sept États d'Europe et de l'Asie/Pacifique) appartiennent actuellement à des sociétés privées, soit en totalité (onze aéroports), soit en partie (des sociétés privées ont une participation majoritaire dans trois aéroports et une participation minoritaire dans sept aéroports). Les pouvoirs publics restent propriétaires de la majeure partie des aéroports, soit en totalité, soit par le biais d'une participation majoritaire. Selon l'OACI, «d'après des indications provisoires, c'est en Europe que la participation privée devrait s'accroître le plus, encore que ce mode d'administration soit également envisagé de façon active dans les Caraïbes, en Amérique centrale et du Sud et dans la région Asie/Pacifique» (ANS Conf W/18).

95. L'étude menée par l'OACI en 1999 tentait aussi de déterminer en quoi différaient les grandes zones ou les grands services aéroportuaires dont des sociétés privées, nationales et/ou étrangères, étaient propriétaires et/ou exploitantes. Le tableau 23 ci-après indique pour chaque région le nombre d'États dans lesquels les services pertinents sont détenus ou exploités par des sociétés privées.

TABLEAU 22
Propriété et exploitation des aéroports - 1999

Région	Entité aéroportuaire autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Administration régionale ou municipale	Concession ou arrangement de location	Entité aéroportuaire privée	Autre
Asie/Pacifique (14 États)							
Actuel	10	5	3	2	1	3	2
Prévu	3	2	1	0	2	3	3
Moyen-Orient (8 États)							
Actuel	2	5	1	0	0	0	0
Prévu	3	0	1	0	0	0	0
Afrique (20 États)							
Actuel	13	5	3	0	2	1	2
Prévu	3	0	0	0	2	1	0
Europe (30 États)							
Actuel	19	5	8	7	3	3	2
Prévu	5	1	5	3	9	6	2
Amérique du Nord (2 États)							
Actuel	0	0	0	1	1	0	0
Prévu	0	0	0	1	0	0	0
Caraïbes/Amérique centrale et du Sud (8 États)							
Actuel	3	2	2	1	2	0	0
Prévu	1	1	0	0	3	1	0
Total (82 États)							
Actuel	47	22	17	11	9	7	6
Prévu	15	4	7	4	16	11	5

Source: OACI, ANS Conf WP/18.

TABLEAU 23

Principaux secteurs ou services détenus ou exploités par des intérêts privés - 1999

Région	Aérogare de passagers	Aérogare de fret	Services d'escale	Contrôle de la circulation aérienne	Services de sûreté	Autre
Asie/Pacifique (14 États)						
Nationales	8	11	8	8	11	1
Étrangères		1				
Mixtes	2	2	4			
Moyen-Orient (8 États)						
Nationales	4	6	7	3	3	1
Étrangères						
Mixtes						
Afrique (20 États)						
Nationales	7	9	10	5	6	2
Étrangères		1				1
Mixtes	1	3	3	2	1	
Europe (30 États)						
Nationales	13	13	10	11	11	2
Étrangères			1			
Mixtes		6	12	1	2	2
Amérique du Nord (2 États)						
Nationales	1	1	2	1	1	
Étrangères						
Mixtes						
Caraïbes/Amérique centrale et du Sud (8 États)						
Nationales	3	3	5	3	3	1
Étrangères	1	1	1		1	
Mixtes	1	1	1		1	
Total (82 États)						
Nationales	36	43	42	31	35	7
Étrangères	1	4	2		1	1

Source: OACI.

96. Ce tableau 23 montre que si le nombre d'autorités aéroportuaires reste limité, des sociétés privées participent pour une large part à la propriété et/ou à l'exploitation de sociétés de services d'escale (64 États) et d'aérogares de fret (59 États). Cette structure se retrouve, d'une manière générale, au niveau régional. La participation du secteur privé a également pris une importance croissante dans la propriété et l'exploitation d'aérogares de passagers (41 États) et de services de sûreté (40 États). Les sociétés privées concernées étaient essentiellement nationales, bien que des services d'escale et certains aérogares de fret aient aussi fait l'objet d'une participation mixte de sociétés nationales et étrangères, surtout en Europe. La participation de sociétés étrangères seules était rare, voire inexistante.

97. En Europe, la privatisation se poursuit rapidement. La plupart des grands groupes aéroportuaires, à l'exception notable des Aéroports de Paris, ont été privatisés en partie ou en totalité, ou sont destinés à être privatisés. Aux États-Unis, presque tous les aéroports demeurent aux mains des pouvoirs publics, généralement des municipalités ou des comtés, bien que les contrats de sous-traitance et de gestion soient courants. La FAA a lancé en 1996 [26] un programme pilote de privatisation de cinq aéroports. Seul l'un d'entre eux, le Stewart Airport près de New York, est parvenu au terme des différentes étapes de la procé-

26 *Loi de 1996 de la Federal Aviation Authority*, article 149. Les procédures d'application sont définies dans le dossier du Département du Transport n° 28895 en date du 9 septembre 1997.

dure et devrait être transféré dans le cadre d'un bail de 99 ans à la National Express, un exploitant d'aéroports britannique, en association avec une société locale (la société de développement immobilier First Columbia). La prise de position la plus récente des pouvoirs publics américains en matière de privatisation des aéroports est exprimée dans le document de travail ANS Conf WP/41 en date du 14 mars 2000; ce document, intitulé «Privatisation des aéroports», a été présenté par les États-Unis. Notons que les États-Unis comptent de nombreux fournisseurs de services aéroportuaires qui exportent leurs compétences en matière de gestion (annexe II).

98. Enfin, le Japon semble être resté à l'écart de cette tendance, comme le révèle cette même annexe.

(ii) Aspects de la commercialisation des services aéroportuaires liés au développement

99. Selon la Banque mondiale[27], au cours des années 90 des investisseurs privés ont participé à des projets concernant 29 aéroports dans 23 pays en développement ou en transition, pour un montant total d'investissements atteignant 5,4 milliards de dollars EU. Cette participation privée au secteur aéroportuaire se trouve encore à un stade précoce et a attiré moins d'investissements que les projets reposant sur des fonds privés dans d'autres segments du secteur des transports. Néanmoins, les premières structures ont été mises en place:

- les contrats d'exploitation et de gestion accompagnés d'investissements majeurs en biens d'équipement ont été les principaux instruments de la participation privée;
- les projets associant les aérogares et les pistes d'aérodrome étaient jusqu'à présent plus fréquents que les projets concernant des infrastructures isolées;
- le transfert de réseaux aéroportuaires à des investisseurs privés est devenu une alternative courante à l'attribution d'aéroports ou d'installations indépendants; et
- l'Amérique latine et les Caraïbes ont pris la tête des régions en développement qui ont ouvert le secteur aéroportuaire à la participation privée.

100. La privatisation pure et simple des aéroports entraîne souvent une résistance politique car les installations aéroportuaires sont généralement considérées comme des éléments stratégiques pour la sécurité nationale. En conséquence, les contrats d'exploitation et de gestion prévoyant d'importantes dépenses d'équipement constituent le moyen le plus courant d'associer le secteur privé; ils représentent quelque 70 pour cent des investissements effectués dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée, comme l'indique le tableau 24 ci-après.

101. Les contrats d'exploitation et de gestion qui ne prévoyaient pas des investissements majeurs en équipements sont peu fréquents. Leur rareté peut s'expliquer par le fait que les pouvoirs publics souhaitent avant tout un engagement du secteur privé dans le but de trouver des fonds pour financer les infrastructures, et non pas pour instaurer une méthode de gestion que l'on jugerait meilleure.

27 Document de la Banque mondiale intitulé «*Public Policy for the Private Sector*», note n° 202, novembre 1999, «*Private Participation in the Airport Sector, Recent Trends*».

TABLEAU 24

Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation du secteur privé dans des pays en développement, par type de projet, 1990-1998

Type	Investissements totaux (millions de dollars EU, 1998)	Part des investissements totaux dans le secteur (en pourcentage)
Cession d'actifs	1 102,5	20,3
Nouveaux projets	540,4	9,9
Exploitation et gestion accompagnée d'importantes dépenses d'équipement	3 801,9	69,8
Exploitation et gestion	0,0	0,0
Total	**5 444,8**	**100,0**

Source: Base de données sur les projets PPI.

TABLEAU 25

Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée dans des pays en développement, par segment, 1990-1998

Segment	Investissement totaux (millions de dollars EU, 1998)	Part des investissements totaux dans le secteur (en pourcentage)
Aérogares et pistes d'aérodrome	3 997,3	73,4
Aérogares seules	995,2	18,3
Pistes d'aérodrome seules	452,3	8,3
Total	**5 444,8**	**100,0**

Source: Base de données sur les projets PPI.

102. La plupart des projets concernaient des aérogares et des pistes d'aérodrome, ou des aérogares seules, comme le montre le tableau 25 ci-dessus. Les projets comportant des aérogares sont intéressants pour les investisseurs privés car ils offrent la possibilité de générer d'importantes recettes «non aéronautiques».

103. À l'exception des projets mis en œuvre en Afrique au début des années 90, dans tous les projets aéroportuaires comportant des aérogares, les investisseurs privés étaient en droit de dégager des recettes en vendant des concessions pour certaines activités commerciales (notamment les restaurants, les aires de stationnement et les magasins de vente hors taxes). En moyenne, environ la moitié des recettes issues de ces projets proviennent des services non aéronautiques.

104. L'attribution de réseaux aéroportuaires à un opérateur privé unique est devenue plus courante ces dernières années. Sur les 89 aéroports exploités avec une participation du secteur privé, 55 aéroports situés dans quatre pays ont été attribués dans le cadre de projets de réseaux, ce qui correspondait environ aux deux cinquièmes des investissements effectués dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée. D'autres projets de réseaux devraient intervenir dans un proche avenir, notamment en Amérique latine et dans les Caraïbes. La République dominicaine et le Mexique ont confié certaines parties de leurs réseaux aéroportuaires à des investisseurs privés en 1999, et le Guatemala et le Honduras devraient les imiter dans les années à venir.

105. Au Cameroun, des investisseurs privés se sont engagés à financer à la fois les aéroports rentables et les installations secondaires dont le trafic est trop faible pour permettre d'atteindre un équilibre budgétaire mais qui sont essentielles pour intégrer des régions inaccessibles par d'autres modes de transport. En revanche, dans les réseaux argentins et boliviens, seuls les aéroports financièrement viables ont été confiés aux investisseurs privés; les autres ont été financés par les droits de concession provenant des aéroports rentables.

106. La répartition géographique de ces investissements est illustrée dans le tableau 26.

TABLEAU 26

Investissements totaux dans des projets aéroportuaires fondés sur une participation privée dans des pays en développement, par région, 1990-1998

Région	Investissements totaux (1998) (millions de dollars EU)	Part des investissements totaux dans le secteur (en pourcentage)
Asie orientale et Pacifique	1 243,1	22,8
Europe et Asie centrale	1 153,6	21,2
Amérique latine et Caraïbes	2 450,3	45,0
Moyen-Orient et Afrique du Nord	197,7	3,6
Asie du Sud	137,6	2,5
Afrique subsaharienne	262,5	4,8
Total	**5 444,8**	**100,0**

Source: Base de données sur les projets PPI.

107. La participation privée à des aéroports s'est concentrée dans trois régions: l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Asie orientale et le Pacifique, et l'Europe et l'Asie centrale. L'Amérique latine arrive en tête des investissements: l'Argentine en était le premier destinataire car le transfert de son système aéroportuaire à des investisseurs privés représentait en 1998 les quatre cinquièmes des capitaux engagés dans la région. Une participation privée s'est également mise en place en Bolivie, au Chili, en Colombie, au Pérou, en Uruguay et au Venezuela. L'expérience acquise par l'Amérique latine à l'époque où d'autres infrastructures avaient été ouvertes au secteur privé, ainsi que le cadre réglementaire et le savoir-faire en matière de mise en œuvre qui en découlent ont facilité la participation du secteur privé aux projets aéroportuaires.

108. Les projets aéroportuaires privés mis en œuvre dans certains pays d'Asie orientale – Chine, Cambodge et Thaïlande – ont attiré environ un quart des investissements destinés à ce secteur. En Europe et en Asie centrale, les investissements destinés à des projets aéroportuaires privés sont surtout intervenus en République tchèque, en Hongrie et en Turquie.

109. En conclusion, après avoir examiné la propriété des aéroports sous l'angle du développement, la Banque mondiale a indiqué que si les installations et les services aéroportuaires restaient essentiellement publics, les perspectives de croissance de la participation du secteur privé aux aéroports étaient très importantes. Compte tenu de l'expansion régulière du transport aérien, de la sécurité des revenus et de la concurrence limitée de ce secteur, les projets aéroportuaires devraient continuer de favoriser la participation du secteur privé. Plusieurs pays, notamment en Amérique latine, ont annoncé qu'ils prévoyaient de mettre en œuvre de nouveaux projets dans un proche avenir.

(iii) Importance croissante des activités des fournisseurs de services aéroportuaires commerciaux

110. L'OACI indique que «des signes de mondialisation se font jour dans la gestion des aéroports; la propriété ou l'exploitation transnationale des aéroports est de plus en plus fréquente, un nombre croissant d'États cherchant à céder l'administration et la propriété directes des aéroports à des entités autonomes ou à l'entreprise privée. La multiplication des privatisations d'aéroports et les perspectives croissantes de rentabilité aiguisent l'intérêt de l'industrie et stimulent la concurrence entre les entreprises qui souhaitent jouer un rôle de premier plan dans l'exploitation des aéroports à l'échelle mondiale. En conséquence, les grandes sociétés de gestion d'aéroports, pour la plupart associées aux principaux aéroports des régions développées, sollicitent et, le plus souvent, obtiennent des contrats de gestion d'aéroports ou de groupes d'aéroports situés dans d'autres régions».

111. L'annexe I, qui est publiée avec l'autorisation de la société de conseil Momberger Airport Information[28], contient sans doute les renseignements les plus complets et les plus récents sur les contrats de gestion aéroportuaire et les opérations possibles. Elle indique la plupart, sinon la totalité des opérations intervenues dans le secteur entre 1993 et mai 2000. Elle permet d'étudier la question en se plaçant soit du point de vue des fournisseurs de services aéroportuaires (première colonne), soit du point de vue des pays ayant recours à ces fournisseurs (seconde colonne). Toutefois, certaines opérations importantes et imminentes, dont le fournisseur n'a pas encore été choisi, ne figurent pas dans cette annexe. Tel est notamment le cas de la privatisation partielle du nouvel aéroport de Kuala Lumpur et du projet des pouvoirs publics indiens de confier, dans le cadre d'un bail à long terme, l'exploitation des aérogares des quatre principaux aéroports internationaux du pays, à savoir Delhi, Bombay, Madras et Calcutta.

112. Il ressort clairement de cette annexe que les fournisseurs de services aéroportuaires sont extrêmement variés. Il peut s'agir d'exploitants d'aéroports mais aussi de groupes d'investissement immobilier, de sociétés de construction, de sociétés de services financiers, de compagnies aériennes ou de consortiums *ad hoc*.

113. En termes d'opérations, de nombreuses variantes sont possibles mais toutes ont des points communs: le plafonnement des charges aéronautiques (au moins pour une période définie), une obligation d'investissement très détaillée et très lourde pour le fournisseur, et bien entendu le versement d'un droit de concession.

(d) Incidence croissante de la politique de la concurrence dans le contexte des réseaux en étoile et des alliances

114. L'attribution des créneaux est devenue l'un des principaux paramètres sur lesquels se fondent les autorités chargées de la concurrence pour mettre en œuvre leurs décisions concernant les alliances entre compagnies aériennes et l'abus de positions dominantes; elle sera examinée plus loin dans le présent document. En revanche, la question de l'attribution d'aérogares au transporteur national et à ses alliés aux dépens d'autres alliances prend une importance

28 http://www.momberger.com.

croissante. Un certain nombre de controverses agitent actuellement l'Europe sur ce point.

115. La politique de la concurrence devient également plus interventionniste dans le domaine des politiques de facturation et vis-à-vis des abus de position à cet égard. Ainsi, en janvier 2000, la Cour suprême des États-Unis, dans l'affaire «Association du transport aérien contre la ville de Los Angeles», a donné tort aux autorités aéroportuaires de Los Angeles au motif que celles-ci avaient abusé de leur pouvoir monopolistique. Dans cette affaire, l'aéroport avait évalué le prix de ses propriétés foncières comme si celles-ci devaient être vendues à leur valeur de marché en tant que terrains constructibles, au lieu de les évaluer comme des terrains destinés aux pistes d'atterrissage; il avait facturé les compagnies aériennes en conséquence. On peut citer également l'exemple des décisions 99/198/CEE et 99/199/CEE de la Commission européenne en date du 10 février 1999 [29], en vertu desquelles un système de rabais quantitatifs en vigueur dans des aéroports finlandais et portugais a été interdit au motif qu'il accordait de fait aux transporteurs nationaux un avantage sur les transporteurs étrangers.

(e) Incidence croissante des contraintes environnementales dans un contexte d'encombrement mondial

116. Les compagnies aériennes et les constructeurs d'avions ont déployé des efforts considérables ces dernières années pour réduire les émissions des avions et la pollution sonore. La flotte mondiale consomme désormais 65 pour cent de carburant de moins que celle de 1970. Cette consommation s'est améliorée de 17 pour cent depuis 1990 et une nouvelle réduction de 10 pour cent est prévue dans les dix prochaines années. En termes d'émissions de gaz, les nouvelles technologies de moteurs ont permis de supprimer presque toutes les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures sur les nouveaux avions. Les émissions d'autres gaz devraient considérablement se réduire avec la mise en place accélérée de systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien par satellite (CNS-ATM), et grâce à d'autres améliorations opérationnelles.

117. Des améliorations analogues sont intervenues dans le domaine de la pollution sonore. L'IATA[30] et l'ACI[31] estiment que les niveaux de bruit se sont réduits de 75 pour cent au cours des 30 dernières années. Un nouvel avion intégré dans une flotte a généralement un niveau sonore inférieur de 20 décibels à celui de l'avion qu'il remplace et son «empreinte sonore» représente moins de 15 pour cent de celle de son prédécesseur.

118. Toutefois, il faut compter au moins 15 à 20 ans pour que de nouvelles technologies se traduisent par des gains d'efficacité dans l'ensemble du système; d'autre part, les progrès notables accomplis dans la modernisation de la flotte ont été compensés, voire anéantis par la croissance du trafic au cours des 30 dernières années.[32] Les avions sont plus silencieux et plus propres mais le nombre de vols a considérablement augmenté. On manque de données cumulées sur le bruit; néanmoins, la sensibilité au bruit des avions est manifestement devenue une question politique majeure ayant une incidence très marquée sur le développement des aéroports. Ainsi, il a fallu 30 ans pour achever le projet aéroportuaire de Munich et plus de dix ans pour construire la première piste de Narita; quant à la seconde piste, elle est toujours vigoureusement contestée. L'enquête publique menée à propos de la nouvelle aérogare de Heathrow a été la plus longue de l'histoire administrative du Royaume-Uni; désormais, les responsables de projets aéroportuaires se fixent une échéance de 20 à 30 ans, non seulement en raison des contraintes financières mais également des contraintes politiques et environnementales. De nombreux aéroports, notamment en Europe et au Japon, ont instauré des règles de couvre-feu, des limites aux déplacements des avions et au volume sonore total et des taxes sur le bruit en vertu desquelles un vol de nuit vaut plusieurs vols de jour, ou le vol d'un aéronef bruyant vaut plusieurs vols d'un appareil plus silencieux. En Europe, les aéroports mesurent concrètement le bruit des avions pour mettre en œuvre ces mesures. Aux États-Unis, ces questions sont de nature fédérale et la FAA accorde d'importantes subventions aux aéroports pour acheter des terrains et isoler les habitations voisines.

119. Ces contraintes environnementales ont contribué, avec d'autres facteurs (tels que l'encombrement de l'espace aérien et la multiplication de la fréquence des vols avec de petits appareils), à encombrer gravement les aéroports en Europe, au Japon, sur les deux côtes des États-Unis et, dans une moindre mesure, dans d'autres régions. En Europe, par exemple, parmi les

29 Affaires n° IV/35.703 et IV/35.767, Journal officiel du 16 mars 1999, n° 69, page 31. Deux autres affaires semblables sont en cours en Espagne et en Italie (Décision IP/00/874 des CE en date du 27 juillet 2000).

30 Source: Communiqués de presse de l'IATA: «Aviation fuel use and CO2, a message from the world airlines» et «Aviation and the Environment», mai 2000.

31 Source: Magazine de l'ACI «Airport World», juillet 2000.

32 Ce progrès par unité a cependant permis, dans certains cas, de remplacer les limites visant le nombre de déplacements des aéronefs par une limite sur le niveau de bruit cumulé, ce qui permettait d'effectuer plus de déplacements pour un même niveau sonore.

principaux aéroports-pivots, seul Roissy-Charles-de-Gaulle dispose de réelles capacités d'extension. Cet élément a été prépondérant lorsque la société Delta a choisi de s'allier à Air France, ou que la société Fedex a choisi Paris comme plate-forme pour ses opérations européennes. Il explique aussi pourquoi la Lufthansa a choisi d'investir dans l'aéroport de Munich, qui est un pivot secondaire, ou encore l'intérêt de British Airways pour la compagnie KLM, en raison de l'aéroport de Schipol. Néanmoins, si Schipol connaît moins de contraintes que Heathrow, il reste soumis à des limites de bruit et sa prochaine piste pourrait bien être construite sur une île artificielle, comme c'est déjà le cas pour l'aéroport de Kansai au Japon.

(f) Autres évolutions commerciales notables

(i) Concentrations et alliances des aéroports

120. Une autre tendance apparaît avec l'instauration de réseaux aéroportuaires, qui est favorisée non seulement par la mondialisation mais également par des accords de coopération entre aéroports. Les alliances entre aéroports pourraient à leur tour se développer. Ces alliances s'illustrent par exemple par la prise de participation d'Aéroport de Paris dans les aéroports de Liège et par son partenariat avec l'aéroport de fret de Châteauroux, ou encore par les liens établis entre Aéroport de Montréal-Mirabel (ADM) et l'aéroport de fret de Vatry en France, ainsi que par la volonté d'ADM d'établir un réseau de onze plateformes dans le monde entier.

121. Le principal avantage de ces alliances tient à la réputation établie dont dispose le dirigeant de l'alliance auprès de la communauté financière (agences de classement et banques). Si certains font aussi valoir l'existence de synergies opérationnelles entre aéroports alliés, cette question est encore controversée; de telles synergies pourraient être plus visibles dans le domaine des activités non aéroportuaires, comme l'illustre le succès que BAA a connu dans sa gestion des magasins de détail de l'aéroport de Pittsburgh. Par ailleurs, les alliances peuvent aussi être motivées par l'exportation de savoir-faire et par la création de valeur pour les actionnaires.

(ii) Généralisation des réseaux en étoile et apparition de pivots secondaires

122. Le système des réseaux en étoile constitue la grande évolution commerciale des années 70 et 80. Il s'est répandu dans le monde entier à la faveur d'une série de changements commerciaux.

- Les alliances, qui relient entre eux au moins deux grands aéroports-pivots, permettent d'augmenter considérablement le nombre de paires de destinations offertes, mais elles créent de nouvelles contraintes sur les vols (en raison de la nécessité de disposer d'un nombre suffisant de créneaux).

- Le partage de code permet de continuer à offrir des destinations qui ne génèrent pas suffisamment de trafic pour deux compagnies concurrentes et qui pourraient disparaître faute de solutions de ce type, mais qui peuvent générer un volume d'activités notable pour des aéroports-pivots.

- Le développement du franchisage et/ou de l'aviation régionale se rapproche du partage de code dans la mesure où il peut favoriser le trafic entre un pivot et des destinations mal desservies.

- La libéralisation intervenue aux États-Unis dans les années 70 et 80 et dans l'UE dans les années 90 a entraîné une multiplication des vols d'avions plus petits pour des transports de navette, comme par exemple les vols entre New York et Washington.

123. La généralisation des réseaux en étoile a fait augmenter la proportion de passagers en transit par rapport à ceux qui voyagent sur des vols directs. Cette situation a déclenché une concurrence entre des aéroports qui étaient auparavant considérés et réglementés comme des monopoles naturels: ainsi, les passagers allant de Genève à Kuala Lumpur peuvent choisir d'effectuer leur correspondance à Zurich, Francfort, Paris ou même Londres. Les aéroports ont donc entrepris d'étudier minutieusement les tarifs pratiqués par leurs concurrents et se sont parfois lancés dans une guerre des prix. Ils sont également en concurrence pour attirer des alliances de compagnies aériennes.

124. Toutes ces évolutions ont contribué à aggraver l'encombrement des aéroports et expliquent en partie le développement des «pivots secondaires» et des aéroports à faibles coûts. Les pivots secondaires sont des aéroports relativement proches du pivot principal vers lesquels d'importantes compagnies aériennes orientent une partie de leur trafic, surtout du trafic en correspondance, ou qui desservent un marché régional. Manchester (17,7 millions de passagers), Munich (21,2 millions), Lyon (5,5 millions), Marseille (6 millions), Nice (8,6 millions) et Bâle (3,6 millions) sont autant d'exemples de ces pivots secondaires.

(iii) Apparition d'aéroports à faibles coûts

125. On observe désormais une autre tendance commerciale fort intéressante, l'apparition d'«aéroports à faibles coûts». Ces aéroports accueillent généralement les transporteurs à faibles coûts tels que Beauvais pour Ryanair. Il peut s'agir d'aéroports situés en banlieue ou de petits aéroports régionaux. Stansted et Luton au Royaume-Uni, Shannon en Irlande, Torp en Norvège, Charleroi en Belgique et Scanda en Suède en sont des exemples.

(iv) Nouvelles contraintes et nouvelles possibilités en matière de conception des aéroports

TABLEAU 27
Schéma simplifié du processus de voyage pour les passagers

Réservation
- Le passager effectuera la réservation de son billet au moyen d'une carte de voyage intelligente et personnelle en se servant de son propre ordinateur; il fournira des renseignements personnels qui pourront également être employés pour effectuer les premiers contrôles, par exemple pour déterminer s'il doit se procurer un visa.
- La carte permettra aussi de définir des options pour exprimer des préférences en termes de services, bénéficier des avantages réservés aux grands voyageurs et obtenir des renseignements sur les vols. Le choix du fauteuil, l'emplacement du poste d'enregistrement et l'itinéraire à suivre apparaîtront sur l'écran.
- Le paiement sera effectué par carte de crédit ou par virement bancaire direct.

Poste d'enregistrement
- Le passager insère sa carte de voyage intelligente dans un lecteur à l'aéroport et saisit le numéro de vol sur un écran interactif. Un scanner biométrique vérifie la correspondance entre l'identité du passager et la carte de voyage.
- Le passager accède à sa réservation et confirme les détails de l'embarquement (fauteuil, porte d'embarquement, etc.)
- Le système imprime une carte d'embarquement et un reçu pour les bagages, puis le passager passe le contrôle de sécurité et se rend à la porte d'embarquement.

Enregistrement des bagages
- Les bagages sont placés sur un appareil qui enregistre automatiquement leur nombre et leur poids et qui présente une étiquette contenant une puce radioélectrique permettant de suivre ces bagages jusqu'à leur destination.
- Le système calcule les éventuels frais pour excédent de bagages qui seront automatiquement prélevés sur la carte de crédit.
- Le passager peut enregistrer ses bagages avant de se rendre à l'aéroport en se servant d'un appareil d'enregistrement spécial et sécurisé. Là encore, il se sert de sa carte de voyage intelligente qui vérifie si le numéro de vol et le nom correspondent à la réservation.

Contrôles au départ
- Le contrôle de l'identité du passager peut être intégré dans la procédure d'enregistrement unique, les détails étant automatiquement transférés au système des autorités de contrôle à la sortie pour vérification.
- Si de plus amples renseignements sont requis, le passager est orienté vers une autre zone pour un contrôle approfondi. Cette procédure resterait toutefois l'exception plutôt que la règle.
- L'enregistrement permettra aussi de fournir des renseignements sur le passager et le vol aux autorités de contrôle du lieu de destination. Le passager peut être amené à répondre à des questions simples qui lui seront posées sur un écran.

Achats effectués à l'aéroport
- Les passagers souhaitant faire des achats pourraient procéder à leur enregistrement sur des postes normaux au moins 45 minutes avant le départ, tandis que les passagers pressés s'enregistreraient sur des postes spéciaux 30 minutes (ou moins encore) avant le départ; ils pourraient avoir alors à acquitter une prime pour l'emploi de ce service.

Embarquement
- Le passager accède à la porte d'embarquement ou embarque dans l'avion en insérant sa carte de voyage intelligente et en se soumettant au scanner biométrique.
- Simultanément, cette opération confirme au système de gestion automatique des bagages que le passager est bien à bord; les bagages sont alors autorisés à voyager.

Arrivée à destination
- Le passager récupère ses bagages dans la zone de retrait et se dirige vers une porte de sortie électronique qui, à moins d'un problème de cohérence entre les données ou de sécurité, sera le seul obstacle à la sortie de l'aéroport.
- Là encore, la carte intelligente et un scanner biométrique servent à confirmer l'identité du passager, tandis que la correspondance est établie avec la puce radioélectrique pour s'assurer que le passager a récupéré les bons bagages.
- Si les autorités de contrôle ne souhaitent pas s'entretenir avec le passager, l'écran indiquera à celui-ci qu'il peut passer et la porte s'ouvrira pour lui permettre d'accéder à la zone d'arrivée.
- Si le passager souhaite lui-même faire une déclaration en douane ou procéder à toute autre formalité de ce type, il peut en faire la demande sur l'écran interactif.
- L'écran interactif peut aussi servir à transmettre d'autres renseignements, par exemple sur les différents moyens de transport au sol disponibles ou sur un lieu de rencontre.

Source: IATA, citée dans la publication «Airline Business International», août 2000.

126. Les aéroports se préparent à l'arrivée sur le marché de très gros aéronefs tels que l'A3XX ou la version agrandie du Boeing 747. L'OACI a défini une «norme de code F» prévoyant une dimension maximale de 80 mètres de longueur et d'envergure. Bien que les constructeurs se soient efforcés de minimiser, dans toute la mesure du possible, les investissements supplémentaires des aéroports, une gestion efficace de l'arrivée de plus grands groupes de passagers exige souvent des investissements lourds dans les aérogares. Elle nécessite aussi de nouvelles dispositions administratives auprès des douanes et des services d'immigration, par exemple. Une étude de l'ACI indique que l'adaptation d'une aérogare à cette fin coûtera entre 100 et 600 millions de dollars EU.

127. Les procédures d'enregistrement automatiques ne se sont pas encore généralisées ou ne sont pas encore entièrement opérationnelles, mais plusieurs expériences sont en cours, notamment avec les «cartes intelligentes» et les «étiquettes intelligentes» destinées aux bagages, ou à l'aide d'autres systèmes électroniques. L'IATA a entrepris en février 2000 de travailler sur des normes dans ce domaine; elle a confié ces travaux à son «Groupe d'intérêts sur la simplification des vols de passagers» (SPT). Le système élaboré par ce groupe (tableau 27) donne une idée des changements qui interviendront probablement dans l'automatisation du traitement des passagers et des bagages.

128. Enfin, l'OACI a désormais entrepris d'établir un cadre de sûreté à l'échelle mondiale pour les aéroports, qui comporte notamment des réglementations en matière de sécurité et de conception. Les détails de ce cadre ne sont pas encore connus.

B. LE SYSTÈME DE FACTURATION INTERNATIONAL EST SOUMIS À DES PRESSIONS CROISSANTES

129. Le présent chapitre contient une description du système de facturation mis en place à l'échelle internationale et des tensions qu'il connaît depuis quelques années. Ce système constitue un critère essentiel dans les conditions de fonctionnement des aéroports, car il détermine comment les redevances d'atterrissage sont calculées et prélevées. Le tableau 28 ci-dessous indique le montant des redevances prélevées entre 1993 et 1998.

130. Les renseignements proviennent essentiellement des documents de l'OACI intitulés «Manuel sur l'économie des aéroports» (document n° 9582 de 1991) et «Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne» (document n° 9082/5 de 1997), ainsi que des documents ANS/Conf pertinents.

1. Le système de facturation convenu au niveau international

131. Les principes de facturation de l'OACI sont énoncés dans deux documents: le premier est la Convention de Chicago (article 15), qui est juridiquement contraignante pour les membres de l'OACI et peut donc être invoquée devant le système de règlement des différends de l'organisation (quoique cette instance soit rarement saisie). Le second document, qui n'est pas contraignant mais qui est très détaillé, est la Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport, dont la cinquième et dernière édition est datée de 1997 et qui devrait être révisée après la conférence ANS/Conf.

(a) Article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale

132. La politique fondamentale établie par l'OACI dans le domaine des redevances d'aéroport (et de services de navigation) est exprimée dans l'article 15 de la Convention de Chicago, qui contient les dispositions suivantes:

> «Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État

TABLEAU 28
Redevances d'atterrissage et redevances connexes, 1993-1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Montant (millions de dollars EU)	9 260	10 480	11 440	11 600	11 210	11 000
Proportion de redevances d'exploitation (%)	4,1	4,4	4,5	4,3	4,1	3,9

contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

(i) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

(ii) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés.»

En d'autres termes, l'article 15 énonce les deux principes fondamentaux suivants, qui sont très comparables à ceux du GATT sur le transit et à ceux de l'AGCS sur l'accès aux services portuaires ou aux réseaux de télécommunication et sur l'emploi de ces services:

- Un État contractant applique, pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, des conditions identiques aux aéronefs de tous les autres États contractants (clause NPF);

- Les redevances imposées par un État contractant pour l'utilisation de ces aéroports et autres installations et services de navigation aérienne ne peuvent être plus importantes pour les aéronefs d'autres États contractants que les redevances acquittées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires (traitement national accordé aux transporteurs aériens étrangers exploitant des lignes internationales par rapport aux transporteurs nationaux exploitant le même type de lignes). Un principe équivalent en matière de traitement national s'applique aux aéronefs qui n'assurent pas de vols internationaux réguliers.

133. L'article 15 traite en outre de deux autres questions. La première tient au fait que les États doivent publier leurs redevances d'aéroport (et d'installations et services de navigation aérienne) et qu'ils doivent les communiquer à l'OACI. Cette obligation est comparable aux dispositions des articles III:1 et II:4 de l'AGCS, au paragraphe 4 de l'annexe sur les télécommunications et au point 2.3 du document de référence sur les télécommunications. L'OACI collecte ces renseignements et les publie chaque année dans le *Manuel sur les tarifs d'aéroport et d'installations et services de navigation aérienne de route* (Doc 7100).

134. L'article 15 permet en outre à l'OACI, sur représentation d'un État contractant intéressé, d'examiner les redevances imposées et de formuler des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Il convient de noter que cet article fait référence de manière spécifique à la représentation d'un État contractant intéressé, et non à celle d'un exploitant d'aéronefs. Toutefois, comme l'OACI l'indique elle-même, «l'article 15 n'a jamais été employé, ce qui peut sans doute s'expliquer en partie par le fait qu'il est peu connu».[33] Dans un autre document, l'OACI ajoute même qu'il serait préférable de continuer à ne pas employer ce mécanisme.[34]

135. Au niveau multilatéral, le respect de l'article 15 lui-même devrait être garanti par le système de règlement des différends de l'OACI institué par les articles 84 à 88 de la Convention de Chicago; néanmoins, ce système n'a été employé que quatre fois depuis 1944, et il ne l'a jamais été dans des affaires reposant sur l'article 15.

136. Enfin, au niveau bilatéral, la majorité des accords bilatéraux de services aériens contiennent une clause relative aux redevances d'utilisation qui reprend les principes fondamentaux de l'article 15. Cependant, le mécanisme bilatéral de règlement des différends en matière de services aériens est lui aussi très peu employé dans le contexte des redevances pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne. Cette situation s'explique sans doute par le fait que le système prévoit une représentation au niveau de l'État contractant et non au niveau des usagers et

33 ANS Conf WP/12, «Consultation préalable et traitement des plaintes», paragraphe 4.6.

34 ANS Conf WP/9, «Réglementation économique», paragraphe 4.4.

fournisseurs concernés; la procédure peut donc être longue et coûteuse.[35]

137. Toutefois, selon les compagnies aériennes, dans la pratique les États contreviennent fréquemment aux dispositions de l'article 15.[36] Il arrive par exemple que les redevances ne soient pas publiées lorsque la compagnie aérienne nationale bénéficie d'une réduction, voire d'une exemption des redevances, alors que les compagnies étrangères sont soumises à un tarif arbitraire. Il arrive aussi que des rabais cachés ou des services gratuits soient accordés aux compagnies aériennes nationales. Une pratique plus sophistiquée consiste à accorder des rabais quantitatifs qui confèrent de fait un avantage aux compagnies aériennes nationales puisque celles-ci offrent nécessairement plus de vols au départ et à destination de l'aéroport-pivot. On peut également citer en exemple le fait de facturer différemment les vols aux heures de pointe puisque cette pratique entraîne de fait un effet discriminatoire en termes de traitement national. Elle a d'ailleurs été condamnée par un tribunal arbitral en 1989 en vertu de l'article 15 de la Convention de Chicago et de l'Accord «Bermudes II» dans une affaire opposant le Royaume-Uni et les États-Unis à propos des redevances facturées aux heures de pointe à Heathrow.

138. Il est donc relativement difficile de faire respecter les obligations NPF, de traitement national, de publication, de notification et de consultation prévues à l'article 15 de la Convention de Chicago. Les difficultés sont encore plus évidentes en ce qui concerne les principes de facturation détaillée énoncés dans la Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, car ce texte n'est pas contraignant.

(b) Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (doc. 9082)

139. La Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, qui figure à l'annexe II, fournit des orientations politiques supplémentaires et plus détaillées dans le domaine des redevances d'aéroport. Le Conseil a plusieurs fois révisé cette déclaration après de grandes conférences internationales sur l'économie des aéroports; le cas échéant, il a publié des amendements. Néanmoins, l'esprit et les principes fondamentaux de ce texte n'ont pas changé au fil des années.

140. Il est utile de noter, du point de vue de l'OMC, que la prévention de la discrimination entre compagnies aériennes n'est pas le seul objectif de cette déclaration, qui vise en fait à établir un équilibre économique délicat et très détaillé entre les compagnies aériennes et les aéroports. Par essence, il se rapproche davantage de l'annexe et du document de référence sur les télécommunications que des dispositions de l'accord maritime type sur l'accès aux services portuaires et l'utilisation de ces services.

141. Comme l'indique l'OACI, «la Déclaration du Conseil diffère par son statut de la Convention de Chicago dans la mesure où aucun État contractant de l'OACI n'est tenu d'adhérer aux dispositions et recommandations de cette déclaration, alors que les articles de la Convention sont contraignants. Néanmoins, étant donné que les recommandations de la Déclaration du Conseil ont été élaborées lors de grandes conférences internationales, les États ont une forte obligation morale de faire en sorte que les pratiques de leurs aéroports en matière de recouvrement des coûts soient conformes aux politiques et à l'esprit de cette déclaration. Telle semble être la pratique générale parmi les États contractants de l'OACI».

142. La seule indication d'une tentative visant à aller au-delà de l'obligation morale mentionnée par l'OACI et à rendre ces principes juridiquement contraignants se trouve dans un projet de directive de 1997 adopté par la Commission européenne, qui est encore examiné actuellement par le Conseil des ministres.[37] Les exploitants d'aéroports sont favorables à la transposition de cette obligation dans le droit écrit de l'UE car ce document est plus «tourné vers les aéroports» que la déclaration de l'OACI; on y reconnaît la possibilité de rechercher un préfinancement des investissements, d'appliquer des redevances spéciales aux heures de pointe et de recourir aux subventions croisées entre aéroports en constituant des réseaux. Les compagnies aériennes, quant à elles, ne souhaitent pas cette transposition pour les mêmes raisons. Quoi qu'il en soit, il pourrait être nécessaire de remanier le texte actuel de ce projet de directive à la lumière de la nouvelle version du document 9082 après les travaux de la conférence ANS Conf. Cette nouvelle version ne devrait pas être achevée avant la prochaine Assemblée générale de l'OACI prévue pour l'automne 2001.

35 ANS Conf WP/12, «Consultation préalable et traitement des plaintes» paragraphes 4.5 et 4.6

36 Ainsi, le Directeur général de l'IATA a récemment fait la déclaration suivante dans son discours devant le séminaire préparatoire ANS Conf de l'OACI (Montréal, 20 juin 2000): «nous savons aussi que c'est une chose de convenir de principes et même de les faire respecter, et que c'en est une autre très différente, pour les États, de mettre en œuvre des politiques convenues: certains États semblent se soucier bien peu de l'article 15 de la Convention de Chicago …».

37 Com(97) 154 final, JO C 257, 22 août 1997, page 2.

143. Les principes énoncés dans la Déclaration du Conseil traitent de sujets tels que les coûts pris pour base de calcul des redevances d'aéroport, les systèmes de redevances d'aéroport, les redevances de services passagers, les redevances de sûreté, les redevances liées au bruit, les consultations avec les usagers au sujet des redevances et de la planification des aéroports et le développement des recettes réalisées sur les concessions et la location d'emplacements.

144. Parmi les principes fondamentaux établis dans cette déclaration, on indique qu'il est souhaitable:

- lorsqu'un aéroport est mis à la disposition des vols internationaux, que les usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en œuvre; et

- en outre, que pour la détermination des coûts qui serviront de base au calcul des redevances d'aéroport, le coût à partager comprenne la totalité des dépenses économiques, y compris l'amortissement et les intérêts, qui incombent à la communauté fournissant les services aéroportuaires et les services auxiliaires, mais compte tenu de toutes les recettes, aéronautiques et autres, que procure l'exploitation de l'aéroport (doc. 9082, paragraphes 11 et 12 (i)).

145. La Déclaration du Conseil (doc. 9082, paragraphes 20 et 21) encourage aussi activement le développement des recettes provenant d'activités non aéronautiques en général.

146. D'autres principes et recommandations sont particulièrement pertinents au regard des coûts permettant de calculer les redevances d'aéroport et d'établir les systèmes de facturation:

- les aéroports devraient établir des comptes offrant une base satisfaisante pour déterminer et répartir les coûts à recouvrer, et ils devraient fournir des renseignements financiers adéquats aux usagers (doc. 9082, paragraphe 11);

- la part des coûts imputable aux différentes catégories d'usagers d'un aéroport devrait être déterminée de manière équitable afin qu'aucun usager ne se voit facturer des coûts qui ne lui seraient pas dûment imputables en vertu de principes équitables (doc. 9082, paragraphe 12 (iv));

- les redevances ne doivent pas être imposées d'une manière telle qu'elles risquent de dissuader les usagers de se servir des installations et services nécessaires à la sécurité (doc. 9082, paragraphe 12 (ii)); et

- les redevances d'atterrissage devraient être fondées sur le poids maximal admissible au décollage de l'aéronef (doc. 9082, paragraphe 14 (i)).

147. Il convient d'accorder une attention toute particulière aux principes établis dans la Déclaration du Conseil à propos des redevances de sûreté (doc. 9082, paragraphe 17), et notamment au principe selon lequel toutes redevances ou tous transferts des coûts des mesures de sûreté devraient être liés directement au coût de la fourniture des services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants (paragraphe 17 (iii)).

148. Il s'agit là d'une exception au principe général (doc. 9082, paragraphe 11 (vii)) selon lequel les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser dans une mesure raisonnable la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects. (La seule autre exception à ce principe général concerne les redevances liées au bruit, qui doivent aussi être destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer les problèmes de bruit dans les aéroports où se posent de tels problèmes (doc. 9082, paragraphe 18 (i)).)

149. C'est l'IATA qui a traditionnellement pour fonction de tenter de faire respecter les principes de facturation énoncés dans le document 9082 et donc de contester le niveau et la structure des redevances d'aéroport. Elle instaure, coordonne et conseille des équipes de négociation réunissant des compagnies aériennes pour examiner ces questions avec des autorités aéroportuaires ou des autorités de l'aviation civile si l'aéroport n'est pas autonome. L'IATA est même en mesure de calculer les économies réalisées par les compagnies aériennes grâce à cette activité.

150. Les compagnies aériennes considèrent donc que la mise en œuvre des principes de facturation nécessite une vigilance constante. Il convient de se souvenir que malgré sa longueur, la déclaration est souvent ambiguë et a donné lieu à des divergences d'interprétation entre les compagnies aériennes et les aéroports.

2. Un système soumis à rude épreuve

151. La privatisation ou la commercialisation des aéroports a ajouté une nouvelle dimension à cette situation. Ainsi, certaines compagnies aériennes ont entamé de longues discussions avec le consortium exploitant le système aéroportuaire argentin sur le risque d'augmentation des redevances et sur la prétendue absence de tout budget fondé sur les coûts pour justifier ces redevances.[38] (Les redevances aéronautiques ont été plafonnées pour cinq ans mais pas les redevances non aéronautiques; or les compagnies aériennes estiment que les services non aéronautiques fournis dans une situation de monopole, tels que les locaux destinés aux compagnies aériennes – bureaux, postes d'enregistrement, salons – devraient également être plafonnés d'une manière ou d'une autre).

152. Dans l'ensemble, étant donné que l'Amérique latine était une région pilote du mouvement de commercialisation, l'IATA a pris l'initiative de faire une «Déclaration de Santiago» le 28 mars 2000 (voir le document ANS Conf WP/104) dans laquelle elle énumère une série d'éléments que les États devraient prendre en compte dans le processus de privatisation. Ces éléments sont notamment les suivants: la définition des responsabilités que l'État devrait conserver pour garantir les droits des usagers (point 1); l'application de redevances équitables et raisonnables, les taux étant établis en toute transparence sur la base des coûts opérationnels pertinents et les investissements étant réellement effectués par le concessionnaire privé (point 4); la nécessité d'instaurer des mécanismes de réglementation pour contrôler le fonctionnement du contrat et l'application de prix équitables (point 7); et enfin (point 8) la conformité avec la Convention de Chicago (article 15) et le respect des principes de facturation énoncés dans le document 9082 (Déclaration du Conseil).

153. La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a également publié une recommandation sur la privatisation des aéroports (LACAC A13–4, voir ANS Conf WP/89) qui selon cette commission coïncide dans une large mesure avec la Déclaration de Santiago.

154. D'une manière plus générale, l'IATA, qui est favorable en principe au mouvement de commercialisation mais qui exige une forte supervision de la réglementation et qui se montre très prudente quant à ses conséquences commerciales, notamment en termes de redevances aux heures de pointe, de préfinancement des investissements et de tarification marginale, a exprimé en détail sa position dans différents documents ANS Conf (WP/26, 80, 81, 82, 83, 85). Le Conseil international des aéroports, qui est l'association internationale des aéroports, a bien entendu un point de vue différent sur ces questions (voir ANS Conf WP/48, 50, 51, 52, 53, 54 et 55); il a notamment insisté sur la nécessité de mettre fin au principe de «tiroir-caisse unique» - c'est-à-dire l'obligation de recourir à des recettes non aéronautiques pour réduire les redevances aéronautiques.

155. Pour sa part, l'OACI reconnaît que les principes de facturation sont de moins en moins respectés. Ainsi, dans son exposé à la conférence ANS Conf, elle a indiqué que les caractéristiques des monopoles et les limites de capacité des aéroports et des services de navigation aérienne, conjuguées à la libéralisation des services de transport aérien, conduisaient parfois à douter du respect des principes fondamentaux de non-discrimination et du caractère équitable des pratiques en matière de recouvrement des coûts.

156. Les résultats du questionnaire de l'OACI semblent confirmer ces préoccupations. En effet, sur les 75 pays ayant répondu, seuls 38 ont confirmé qu'ils appliquaient la politique de l'OACI en matière de recouvrement des coûts lorsqu'ils fixaient le montant des redevances d'aéroport.[39] L'OACI énumère les conséquences de cette situation: les services sont facturés à un prix excessif et les redevances sont sans rapport avec les prix de revient; on déplore l'absence de transparence, en particulier en ce qui concerne les recettes et les dépenses; les services aéroportuaires sont inefficaces; les normes de service manquent d'uniformité; les nouveaux investissements d'infrastructures des aéroports nécessaires pour tenir compte de la croissance du trafic prennent du retard; et certains accès sont refusés (ANS Conf WP/9, paragraphe 3.3).

157. Tout en recherchant des solutions, l'OACI a rappelé qu'en vertu de la Convention de Chicago, l'État avait une responsabilité qu'il ne pouvait déléguer. Il doit notamment faire respecter les principes de non-discrimination énoncés à l'article 15 ainsi qu'à l'article 28 de cette convention, aux termes desquels l'État est responsable des normes relatives aux installations et aux services fournis.

158. On trouvera ci-après les solutions proposées par l'OACI avec une description des débats intervenus à Montréal et les décisions qui ont été prises.

38 Voir notamment *Airline Business International*, septembre 1998.

39 (ANS Conf WP/9, paragraphe 2.2.2; le détail des réponses par pays et par région se trouve à l'Appendice B, page 10).

159. La première proposition de l'OACI consistait à ajouter un paragraphe à la Déclaration du Conseil pour recommander que les États envisagent, individuellement ou en coopération avec d'autres États, d'établir un organe indépendant de réglementation économique chargé de surveiller les pratiques financières des aéroports et/ou des fournisseurs de services de navigation aérienne. Cet organe de réglementation aurait le pouvoir d'intervenir en cas de besoin. Ses fonctions seraient notamment les suivantes: empêcher les redevances excessives et les autres pratiques monopolistiques; assurer la transparence et évaluer l'efficacité des activités des fournisseurs; suivre les normes de qualité des fournisseurs de services; et surveiller les investissements prévus en fonction des prévisions de trafic (WP/9, paragraphes 3.3 à 3.8 et 4.2).

160. Le débat sur cette proposition a tout d'abord conduit les participants à conclure qu'un tel organe de réglementation ne serait peut-être pas nécessaire puisque les fournisseurs de services étaient déjà soumis à une législation générique sur la concurrence. Les participants ont aussi estimé qu'une supervision réglementaire devrait avoir un but plus large que le contrôle des seules pratiques financières. Ils sont convenus que les objectifs énumérés dans le document WP/9 ainsi que les autres objectifs examinés au cours de la conférence pouvaient servir de point de départ pour établir une liste illustrative de principes qui pourraient être intégrée aux lignes directrices de l'OACI. Tout en acceptant ces orientations supplémentaires, la Conférence avait cependant reconnu que les États devraient choisir leurs propres régimes et mécanismes réglementaires en fonction de leurs besoins particuliers et des circonstances; en conséquence, avant d'établir une autorité indépendante, ils souhaiteraient peut-être prendre en considération les coûts de la réglementation et la nécessité d'une réglementation simple (WP/115, points 4.6.1 à 4.6.4 et recommandation 4/4).

161. La deuxième proposition de l'OACI consistait à renforcer sa politique en matière de consultations en mettant l'accent sur les éléments d'orientation destinés à éliminer les causes possibles de différends plutôt que sur la résolution de différends. À cette fin, il faudrait inclure dans le document 9082 une déclaration à l'effet que, lorsqu'une entité ou un organisme autonome est établi, que ce soit par un gouvernement ou par des intérêts privés, pour exploiter un ou des aéroports et/ou des services de navigation aérienne, l'État devrait stipuler comme condition de son approbation d'une telle entité ou d'un tel organisme, qu'il se conforme à toutes les politiques et pratiques pertinentes de l'OACI, et en particulier à celles qui sont décrites dans la Convention de Chicago, dans ses annexes et dans le document 9082 (WP/12, point 5.2.1).

162. Au cours des débats, certains délégués ont considéré que cette condition était trop stricte et que le ton devait être moins contraignant. La Conférence est convenue d'amender le texte de manière à indiquer non seulement la nature impérative des obligations qui incombaient toujours aux États en vertu de la Convention de Chicago, mais aussi le caractère moins contraignant des politiques et des pratiques recommandées de l'OACI (WP/115, point 4.2.1 et recommandation 4/1).

163. La troisième proposition de l'OACI concernait l'établissement d'un «mécanisme de premier recours», c'est-à-dire d'une partie neutre chargée au niveau local de prévenir et de résoudre les différends avant qu'ils ne soient portés sur la scène internationale. Cette fonction pourrait être assumée soit par l'organe général de supervision proposé plus haut, soit séparément par un organe *ad hoc* (WP/12, points 3.1 et 3.2).

164. Au cours des débats, la Conférence est convenue que le principe d'un tel mécanisme de premier recours pour traiter les plaintes devrait être inclus dans les Déclarations du Conseil et figurer comme orientation dans le Manuel sur l'économie des aéroports (Doc 9562 de l'OACI) (WP/115, point 4.2.2 et recommandation 4/2).

165. La Conférence a également approuvé une proposition de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) figurant dans le document WP/69 en vue d'insérer dans le document 9082 des orientations sur les principes des meilleures pratiques commerciales pour les aéroports et les systèmes de navigation aérienne. Ces orientations pourraient porter, entre autres, sur la qualité et l'opportunité des services, sur l'évaluation des propositions d'investissement, sur les processus de consultation, sur les pratiques comptables, les subventions, les plans de développement et sur le traitement des usagers. (ANS Conf WP/115, recommandation 4/5).

166. On disposera d'une vue d'ensemble des nouvelles disciplines lorsque l'OACI aura achevé de remanier la Déclaration du Conseil et qu'elle l'aura faite approuver. Ces travaux devraient intervenir durant la réunion de printemps 2001 du Conseil de l'OACI ou lors de la réunion d'automne de l'Assemblée générale.

167. La question de rendre la déclaration du document 9082 contraignante au niveau mondial n'a jamais été véritablement débattue. Si l'on se fonde sur les réactions préliminaires des participants, les compagnies aériennes pourraient accepter une déclaration contraignante si celle-ci n'était pas remaniée (c'est-à-dire si l'on conservait le principe de «tiroir-caisse unique» mais pas le préfinancement ni l'ajustement en fonction de principes économiques). Les aéroports, pour leur part, ne l'accepteraient pas; ils espèrent que la déclaration sera remaniée et que l'étude qu'ils ont réussi à obtenir sur le «tiroir-caisse unique» permettra en fin de compte d'éliminer ce projet.

168. En résumé, il ressort clairement que le système de facturation des aéroports repose sur des principes fondamentalement semblables à ceux de l'AGCS, bien qu'ils soient beaucoup plus sophistiqués et détaillés. Or malgré cette complexité, et bien que le système parvienne à prendre en compte, par des remaniements réguliers, les évolutions économiques et réglementaires, il semble que ce système ne dispose pas des mécanismes de mise en œuvre et de règlement des différends nécessaires pour produire tous ses effets. A cet égard, sa situation est semblable à celle des conventions de l'OMPI sur la propriété intellectuelle avant la création de l'Accord sur les ADPIC, ou à celle des règles d'interconnexion dans les télécommunications avant la création du document de référence.

ANNEXE I

Contrats de gestion et d'exploitation des aéroports, 1993 –2000

Société	Activités
ADC (Airport Development Corporation), Canada	Détient 34% du projet de société de l'aérogare 2/B à l'aéroport de Budapest-Ferihegy (Hongrie).
ACSA, Afrique du Sud <27> (11) 453 9354	Gère l'aéroport international de Pictersburg's Gateway et l'aéroport de Pilanesberg à Sun City (Afrique du Sud) en plus des neuf aéroports qu'elle possède elle-même.
ACV (Airport Consulting Vienna) & **Vienna International Airport,** Autriche Fax: <43> (1) 700 72 636	L'aéroport de Vienne gère Voslau/Autriche et détient une partie de Budaörs/Hongrie; elle a établi une coentreprise dans le cadre du contrat BOT prévoyant une nouvelle aérogare internationale à l'aéroport international Atatürk d'Istanbul (Turquie); elle détient 5% de TEPE Akfen-VIE Investment, Construction & Operation Inc.; elle est intéressée par l'exploitation d'aéroports en Allemagne (par ex. Eberswalde-Finow près de Berlin et Berlin-Schönefeld), Grèce (Eastern Crete), Italie (Trieste), Afrique du Sud et Argentine.
ADM Capital Inc., Canada (détenu par ADM – Aéroports de Montréal) Fax: <l> (514) 394-7356	Membre d'un consortium qui supervise le financement, la construction et l'exploitation du nouvel aérogare de l'aéroport de Budapest (Hongrie); Elle a obtenu la concession de l'aéroport de fret de Vatry en France en tant que membre du consortium SEVE constitué avec SNC-Lavallin, une société située au Canada, par le biais de GTI, Sogarls, Pingat, lénair et les CCI de Reims/Epernay, Chalons-en-Champagne et Troyes en France; elle détient 23,3% de SEVE. Elle est intéressée par la gestion d'aéroports en Amérique latine et en Afrique du Sud.
ADP Management, France (société holding de gestion d'aéroports détenue par Aéroports de Paris (59%), le groupe GTM (34%), et des banques (reste des parts) Fax: <33> (1) 4335 7443	ADP détient et exploite 14 aéroports et aérodromes dans la région parisienne; ADP Management détient 35% d'Aéroports du Cameroun (ADC), qui gère trois aéroports internationaux et quatre aéroports provinciaux; elle détient 34% d'Aéroports de Madagascar (ADEMA), qui gère 12 aéroports; elle exploite l'aéroport de Phnom Penh au Cambodge à titre d'associé majoritaire (60%) de la CAMS, qui fournit aussi des services d'escale à cet aéroport; elle est associée de la SOGEAC, qui exploite l'aéroport de Conakry en Guinée au titre d'une concession quinquennale et l'aéroport de Kan Kan; elle a acquis 25% de SAB S.A., la société exploitant l'aéroport de Liège en Belgique, elle se spécialise dans le transport aérien de fret et dans les vols d'affrètement. Avec GTM, une filiale de Suez Lyonnaise des Eaux, elle est le cosoumissionnaire choisi pour détenir à hauteur de 49% l'aéroport international de Sukarno-Hatta, Jakarta/Indonésie, qui doit être prochainement privatisé. Elle va gérer et exploiter l'aéroport de Mersa Alam en Égypte lorsqu'il sera achevé en 2001. Elle est intéressée par des aéroports américains (l'aérogare n° 1 de Boston-Logan) et des aéroports d'Amérique latine (avec le groupe GTM); elle s'intéresse aussi à des aéroports au Portugal et en Italie et aux aéroports de Sofia en Bulgarie, de Shanghai-Pudong en Chine, et de Saint-Pétersbourg en Russie (avec des investisseurs américains).
AENA, Espagne Fax: <34> (91) 321 3001	Détient 38% d'Aeropuertos del Caribe, qui gère l'aéroport de Barranquilla en Colombie; elle a repris la part auparavant détenue par Schiphol dans l'aéroport de Cartagena en Colombie; elle détient 25,5% du consortium hispano-mexicain qui a acquis 15% de Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP), une société située au Mexique qui détient un ensemble d'aéroports dans la région du Pacifique et dont les autres associés sont Unión Fenosa, Dragados, et le groupe Angeles; elle participe à la construction d'un nouvel aéroport à Samaná en République dominicaine; elle s'intéresse à la gestion d'autres aéroports en Colombie et à Montevideo en Uruguay.
Aeroporti di Roma SpA, Italie Fax: <39> (6) 6595 3776 (détenue à 54,2% par la société publique holding IRI par le biais de Cofiri et Fintecria; cotée à la Bourse de Milan depuis 1997)	Détient et exploite les aéroports Flumicino et Clampino à Rome (Italie); elle a acquis la part d'Alitalia (15 %) dans l'Aeroporto di Genova SpA (aéroport de Gênes) et une part de 9% dans la SACAL (aéroport de Lamezia Terme); elle a remporté un appel d'offres pour des aéroports d'Afrique du Sud et détient désormais 20% d'ACSA, avec une option d'achat sur une part supplémentaire de 10%; elle s'intéresse à la gestion d'autres aéroports en Italie et en Amérique latine.

Société	Activités
Aer Rianta, Irlande Fax: <353> (1) 844 5113	Détient et exploite trois aéroports en Irlande (Dublin, Shannon, Cork); elle détient 40% de l'aéroport international de Birmingham Ltd. au Royaume-Uni conjointement avec NatWest Ventures (ARI/NWV Ltd.); elle détient aussi 40% de la coentreprise Air Partners GmbH créée avec Hochtief à l'aéroport de Düsseldorf (Allemagne); elle s'intéresse à d'autres aéroports européens; Aer Rianta International (ARI), (Irlande) a conclu des contrats d'exploitation et de gestion de magasins hors taxes avec les aéroports de Bahreïn, de Montréal-Dorval et Mirabel au Canada, de Lamaca et Paphos à Chypre, au Koweït, à Beyrouth au Liban, à Karachi au Pakistan, à Moscou et Saint-Pétersbourg en Russie, à Damas en Syrie, et à Kiev en Ukraine; elle a aussi conclu des contrats de conseil.
Air-India, Inde	Détient 5% de Cochin International Airport Ltd. en Inde.
Airis Corp., États-Unis Fax: <l> (404) 874-6545 (tierce partie spécialisée dans le développement)	Exploite deux bâtiments d'une valeur de 100 millions de dollars EU destinés au fret à l'aéroport international JFK de New York pour le compte de l'autorité portuaire de New York et de New Jersey, ainsi que des installations à usage mixte (bureaux/fret) pour LanChile à l'aéroport international de Miami et le Centre international de transport aérien de fret (IACC) à l'aéroport international de Newark pour le compte de six grandes compagnies aériennes (États-Unis).
Airport Group International, Inc. (AGI), États-Unis Fax: <l> (818) 409 7979 AGI était détenue conjointement par Lockheed Martin (38,7%) et Soros Capital (28,4%). Parmi les investisseurs stratégiques détenant des parts de l'AGI se trouvent GE Capital Services (9,4%), le groupe DFS (3,5%), SunAmerica et United Infrastructure, une coentreprise entre Bechtel et Kiewit (4,7%); TBI plc au Royaume-Uni a acquis AGI le 20 septembre 1999 pour un montant de 45,4 millions de dollars EU en espèces et 98 millions de dollars EU en nouvelles actions de la TBI	Gère 29 aéroports, y compris celui de Burbank-Glendale-Pasadena en Californie (depuis 1978), l'aéroport du comté d'Albany, NY; l'aéroport international de Rickenbacher; les aéroports de Columbus, OH et de Stewart International à Newburgh, NY; l'aérogare internationale («*Concourse E*») d'Atlanta-Hartsfield, GA; et au titre d'un contrat quinquennal, l'aérogare de Trillium à l'aéroport international de Pearson, Toronto, au Canada (que l'AGI a possédé puis revendu à l'État au début de 1997); l'aéroport international de Haikou-Mellan à Hainan, en Chine; l'aéroport de Perth en Australie (par le biais d'Airstralia Development Group, dont l'AGI détient 16%); les aéroports de Darwin, d'Alice Springs et de Tennant Creek en Australie par le biais d'Airport Development Group (dont l'AGI détient 49%); l'aéroport d'Hobart International en Tasmanie/Australie par le biais de HIAPL; elle est membre, avec 25% des parts, d'un consortium qui a remporté une concession de 30 ans pour l'aéroport de London Luton (Royaume-Uni) et qui possède aussi des parts de Bechtel Enterprises (10%), de Barclays Private Equity (32,5%) et de Barclays UK Infrastructure Fund (32,5%); elle dispose d'une concession de 20 ans pour gérer l'aéroport international de San José au Costa Rica avec des associés locaux; elle est le soumissionnaire dont l'offre a été retenue pour l'aéroport de Ciudad Real près de Madrid, en Espagne; elle s'intéresse à d'autres aéroports d'Amérique latine et d'Europe.
Alpar AG, Suisse Fax: <4l> (31) 960 2201	Détient et exploite l'aéroport de Berne (Suisse) depuis 1985.
Groupe Angels, Mexique (Grupo Angeles, détenu à 100% par des sociétés mexicaines)	Chef de file du consortium qui a remporté au Mexique une concession pour le Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP), un ensemble d'aéroports dans la région du Pacifique; les autres associés étaient A-ENA, Unión Fenosa et Dragados.
APAC (Australia Pacific Airports Consortium), Australie	Exploite l'aéroport international de Melbourne-Tullamarine et l'aéroport de Launceston (Australie); AMP, la plus importante société australienne d'assurance et de services financiers, détient 49,9% d'APAC; la société BAA en détient 25,1 % et Axiom Funds Management 25%.
Arkia Israeli Airlines, Israël	Détient et exploite la partie civile de l'aéroport d'Ovda, à 40 km au nord d'Ellat (Israël).
ATCO Airports Ltd., Canada (Coentreprise à parts égales entre ATCO Frontec Corp. et Winnipeg Airport Services Corp.)	Exploite l'aéroport central d'Edmonton City (depuis janvier 2000) et les aéroports de Castlegar, B.C.; de North Bay, Ont.; d'Iqaluit; de Moose Jaw, Sas.; et de St. Andrews, Man., au Canada ; elle fournit aussi des services de sûreté à l'aéroport international de Winnipeg.
BAA International (entièrement détenue par BAA plc, Royaume-Uni) Fax: <44> (171) 932 6699 BAA USA, Inc. Fax: <l> (703) 708-7991 (BAA plc est une société privée depuis 1987)	Détient et exploite sept aéroports au Royaume-Uni; gère tout le système aéroportuaire d'Indianapolis/IN ainsi que l'aéroport international d'Harrisburg/PA et l'aéroport de délestage de Capital City/PA aux États-Unis (contrats de dix ans); elle dispose de concessions à l'aéroport de Pittsburgh aux États-Unis et pour les aérogares A & B de Newark (contrats de 15 ans); elle détient 65% de GESAC, la société aéroportuaire de Naples en Italie, et 15,1% d'APAC (Australia Pacific Airports Corporation) qui exploite l'aéroport international de Melbourne et l'aéroport de Launceston en Australie au titre d'un bail de 50 ans. Elle s'intéresse à des aéroports en Indonésie, en Amérique latine et en Italie; elle a signé un contrat avec la société holding CIR du groupe italien De Benedetti pour l'acquisition et le développement d'aéroports italiens, en particulier l'aéroport ADR (Rome); elle a formé une coentreprise en Chine pour gérer des aéroports.

Société	Activités
Baden-Airpark AG, Allemagne Fax: <49> (7229) 662 109 (détenue par Schmider-Kleiser Holding, actuellement en faillite)	Détient Baden-Airport GmbHn et exploite l'aéroport de Baden à Karlsruhe/ Baden-Baden (Allemagne), une ex-base aérienne canadienne dans la vallée du Haut-Rhin.
Bangkok Airways, Thaïlande	Exploite l'aéroport international de Samui (Thaïlande) au titre d'un bail de 20 ans.
Barclays Capital, Royaume-Uni (Division des investissements du groupe Barclays)	Le groupe Barclays détient 65% du consortium qui a acquis auprès du Conseil municipal de Luton une concession de 30 ans pour exploiter l'aéroport de London-Luton. Barclays Private Equity détient 32,5% des parts et Barclays UK Infrastructure Fund 32,5% également; les autres membres du consortium sont AGI et Bechtel Enterprises.
Bechtel Enterprises & **Bechtel Civil,** États-Unis AGI, qui gère l'aéroport de San José au Costa Rica	Détient des parts minoritaires dans le consortium de London-Luton (Royaume-Uni) à Consorcio.
Bharat Petroleum, Inde	Détient des parts minoritaires dans la société Cochin International Airport Ltd. en Inde.
Aéroport de Bologne (SAB), Italie	Détient environ 60% de la SEAF, l'exploitant de l'aéroport de Forli (Italie).
Aéroport de Bordeaux CCU, France Fax: <33> (5) 5634 2301	Associé de la société SALT (Société aéroportuaire de Lomé-Tokoin), l'exploitant de l'aéroport de Lomé-Tokoin au Togo.
British Aerospace plc, Royaume-Uni Fax: <44> (1252) 383 000	Propriétaire de l'aérogare de Filton près de Bristol, Royaume-Uni.
British Airways, Royaume-Uni	Détenait les aéroports de Plymouth et Newquay par le biais de Brymon Airways (Royaume-Uni); elle les a maintenant vendus à Sutton Harbour Holdings.
CAAS, Singapour <65> 545 6222	Détient et exploite les aéroports de Singapour; elle souhaite gérer des aéroports étrangers par le biais de Singapore Changi Airport Enterprise (SCAE).
Capital Airport Group, Australie	Détient et exploite l'aéroport international de Canberra en Australie.
Catullo SpA, Italie	Exploite les aéroports de Vérone et Brescia dans le nord de l'Italie.
Cintra, Espagne (Concesiones Infraestructuras de Transporte, S.A.; filiale de Grupo Ferrovial, S.A, société située à Madrid.) Fax: <34> (91) 555 1241	Détient 24,5% du consortium de Tribasa qui a remporté la concession pour les neuf aéroports situés au sud-est du Mexique – Aeropuertos Sureste ASUR (Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz, et Villahermosa). Les trois autres associés sont Copenhagen Airports A/S, (Danemark), Grupo Tribasa (contractants mexicains), et GTM en France; elle a remporté les concessions de l'aéroport d'Antofagasta au Chili et de l'aéroport Niagara Falls aux États-Unis.
Comarco Services, Etats-Unis Fax: <I> (714) 796-1802	Gère 12 aéroports pour petits porteurs ou d'aviation générale aux États-Unis.
Connaught Airport Development Co. Ltd., Irlande Fax: <353> (94) 67 994	Exploite l'aéroport international de Knock à Mayo en Irlande, qui a été financé et construit par des sociétés privées.
Copenhagen Airports A/S (par le biais de Copenhagen Airport Development International A/S- CADI), Danemark Fax: <45> (32) 313 100 (Copenhagen Airports A/S est une société privée depuis 1994)	Exploite les aéroports de Copenhagen-Kastrup et Roskilde (Danemark); avec 25,5% des parts d'ITA S.A., elle est associée au consortium de Tribasa qui a remporté une concession de 50 ans pour neuf aéroports de la région sud-est du Mexique - Aeropuertos Sureste (ASUR); elle a acquis 33,3% de Rygge Sivile Lufthavn A/S en Norvège et envisage de transformer l'aérogare militaire de Rygge en aéroport civil; elle était intéressée par le projet d'aéroport de Berlin (BBI) (Allemagne) et reste intéressée par des aéroports en Amérique latine.
Corporación Aeropuertuaria, République dominicaine	Exploite l'aéroport international de Punta Cana (PUJ) del Este (République dominicaine).
Diversified Asset Management Group, Etats-Unis	Va acquérir et développer Brown Field près de San Diego, en Californie (États-Unis).

Société	Activités
Dragados y Construcciones, Espagne Fax: <34> (91) 279 2168	Détient 29% du consortium hispano-mexicain qui a acquis 15% de Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP), une société située au Mexique qui possède un ensemble d'aéroports dans la région du Pacifique et dont les autres associés sont AENA, Unión Fenosa et le groupe Angeles; elle est membre du consortium qui exploite l'aérogare internationale au sein de l'aéroport international Arturo Benitez à Santiago du Chili; elle participe à la gestion de l'aéroport Eldorado de Bogotá en Colombie.
Diisseldorf Airport – FDG, Allemagne Düsseldorf Express Airport Fax: <49> (211) 4212205	Actionnaire majoritaire (70%) de l'aéroport de Mönchengladbach, qu'elle exploite par le biais de la société Düsseldorf Express Airport (Allemagne).
FAA, États-Unis	Propriétaire de l'aéroport d'Atlantic City (États-Unis), qui est géré par Johnson Controls.
FAC – Federal Airports Corporation, Australie Fax: <6l> (2) 9667 9962	A exploité 21 aéroport australiens, qu'elle a tous vendus à l'exception de l'aéroport de Sydney et de quatre aéroports plus petits; elle a contribué à la gestion de l'aéroport international SSR, à Maurice, par le biais de la société AMS – Airport Management Services Ltd.
FirstBus, Royaume-Uni	Détient 51% de l'aéroport international de Bristol (Royaume-Uni); envisage d'acquérir d'autres aéroports.
Frankfurt Airport – FAG Airconsult, Allemagne Fax: <49> (69) 690 55441	A acquis 20% de Flughafen Hannover GmbH, la société Nord/LB en détenant aussi 10% et les 70% restants étant toujours détenus à égalité par l'État de Basse-Saxe et la ville de Hanovre; elle a en outre acquis 64,9% de Flughafen Halin GmbH, l'exploitant de l'aéroport de fret de Hahn en Allemagne, et 74,9% de la société Hahn Holding; elle détient 51% de la société exploitant l'aéroport de Saarbrticken; elle a des parts minoritaires dans la société de manutention de fret FAL à l'aéroport de Leipzig/Halle; elle a contribué à la gestion de l'aéroport international de Sharjah depuis les années 70; elle fournit des services de conseil à la société Athens International Airport S.A. dans le nouvel aéroport d'Athènes (par le biais de FASP – Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH); elle a conclu des contrats de manutention avec sept aéroports espagnols par le biais de Ineuropa Handling U.T.E., une société dont elle possède 20%; elle détient des parts de Goldair Aviation Handling à Athènes, en Grèce; elle a 10% d'African Cargo Handling Ltd. à Nairobi, au Kenya; elle détient 25% du consortium Philippine International Air Terminals, Co. (PIATCO) chargé de construire et d'exploiter l'aérogare n° 3 à l'aéroport international de Ninoy Aquino, à Manille; elle cherche à gérer d'autres aéroports en Europe et en Amérique latine.
Gautschi Group, Suisse	Détient et exploite l'aéroport de St. Gallen/Altenrhein en Suisse par le biais d'Airport Altenrhein AG.
GlobeGround Berlin GmbH (ex-B.L.A.S. GmbH), Allemagne en Lettonie Fax: <49> (30) 3816517	Construira, détiendra et exploitera une aérogare de fret dans l'aéroport international de Riga.
Groupe GTM, France (GTM Concessions) Fax: <33> (1) 4695 7570 (filiale de Suez Lyonnaise des Eaux)	Associé d'ADP Management (34%), la filiale d'Aéroports de Paris spécialisée dans la gestion d'aéroports. Il détient une concession pour exploiter l'aéroport de Phnom Penh au Cambodge. Il est actionnaire minoritaire du consortium de Tribasa qui a remporté la concession pour les neuf aéroports situés au sud-est du Mexique (Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz, et Villahermosa). Les trois autres associés sont Copenhagen Airports A/S, (Danemark), Grupo Tribasa (contractants mexicains) et Cintra en Espagne; avec ADP, il est le cosoumissionnaire choisi pour détenir à hauteur de 49% l'aéroport international de Sukarno-Hatta, Jakarta/Indonésie, qui doit être prochainement privatisé.
Hainan Airlines, Chine	Détient 25% de l'aéroport international de Haikou-Mellan (Chine); George Soros en détient 21,2%.
Hochtief AirPort GmbH, Allemagne Fax: <49> (201) 824 2777	Détient 36,1% d'Athens International Airport S.A. (Grèce), l'exploitant du nouvel aéroport d'Athènes à Spata (Grèce); elle a acquis 50% de l'aéroport de Düsseldorf conjointement avec la société Aer Rianta d'Irlande. Leur coentreprise Airport Partners GmbH appartient à 60% à Hochtief et à 40% à Aer Rianta. Hochtief était le chef de file du consortium dont l'offre a été retenue pour le nouvel aéroport international BBI–Berlin Brandenburg (Allemagne) et pour la gestion des trois aéroports actuels de Berlin, qui à terme doivent être remplacés par la société BBI privatisée à 100%. Hochtief détient 56,4% du consortium, tandis que Flughafen Frankfurt Main AG en détient 28,6%, Bankgesellschaft Berlin 10% et ABB Airport Technologies 5% (un nouvel appel d'offres est actuellement envisagé).

Société	Activités
Hutchison Port Holdings, Hong Kong	Détient l'aéroport de Grand Bahama conjointement avec l'Autorité aéroportuaire de Grand Bahama; elle est chargée de la gestion de cet aéroport (Bahamas).
IIU, Irlande Fax: <353> (1) 670 0925 (International Investment & Underwriting Ltd., détenue par Dermot Desmond)	Détient et exploite l'aéroport de London City, Royaume-Uni.
Infrastructure Management Group & Rothschild, États-Unis	Gère l'aéroport d'Allegheny County, PA, États-Unis.
Infratil International Ltd., Australie **Infratil NZ Ltd.,** Nouvelle-Zélande <64> (4) 473 2388 (filiales de H.R.L. Morrison & Co., Brisbane, détenue à 25% par Lendlease Corp.)	Par le biais d'Infratil Australia Ltd., détient 49,5% d'Airstralia Development Group, qui gère l'aéroport de Perth, et 51% d'Airport Development Group (ADG), qui gère Alice Springs, Darwin et Tennant Creek en Australie; elle a établi un partenariat avec AGI pour ces projets; elle souhaite prendre des parts dans l'aéroport d'Hambourg en Allemagne. Infratil NZ détenait 1% d'Auckland Int. Airport Ltd. avant que AIAL ne soit cotée en Bourse en juillet 1998; elle détient 66% de Wellington Int. Airport Ltd. (WIAL) (Nouvelle Zélande) par le biais du consortium NZ Airports, dont Infratil NZ possède 40%.
Inter-Consult, Tanzanie	Détient 2% de la société Kilimanjaro Airports Development Company (KADCO) (Tanzanie), qui est exploitée au titre d'une concession de 25 ans conjointement par la société Mott MacDonald du Royaume-Uni (75%) et l'État de Tanzanie (1%).
Inverness Air Terminal Ltd., Royaume-Uni (les actionnaires de cette société sont le groupe M.J. Gleeson, Canmore Partnership, Noble & Company, et MPM Adams)	A financé à titre privé un projet de rénovation d'une aérogare pour un montant de 9 millions de livres sterling à l'aéroport d'Inverness en Écosse, au Royaume-Uni, dans le cadre de l'Initiative de financement privé (PFI).
Johnson Controls Worldwide Services, Inc., Division des services de gestion aéroportuaire (détenue par American Port Services), États-Unis Fax: <I> (201) 288-5143	Gère et exploite l'aéroport de Teterboro au titre d'un contrat conclu avec PANY&NJ; elle gère aussi l'aéroport international d'Atlantic City à New Jersey, l'aéroport de Westchester County et l'héliport de 60th Street Metroport à New York; elle gère en outre la société FBO AvCenter à l'aéroport international de Greater Pittsburgh et la société Johnson Controls AvCenter à Sandiford Field, Louisville dans le Kentucky (États-Unis).
Kallax Cargo AB, Suède	A acquis la base aérienne de Luleå-Kallax dans le nord de la Suède pour la transformer en centre de fret.
Kato Investment Group, Egypte	Développe le nouvel aéroport d'El Alamein en Égypte dans le cadre d'un contrat de construction-exploitation-transfert.
John Laing Investments, Royaume-Uni Fax: <44> (18 1) 906 5577	Actionnaire de l'aéroport international de Birmingham (BIA Ltd.) (4%) au Royaume-Uni et du consortium Adelaide Airport Ltd. qui possède les aéroports d'Adelaide et de Parafield en Australie.
London Supply, Argentine Fax: <54> (1) 111443	Détient et exploite l'aéroport d'Ushuhaia/Tierra del Fuego et cinq aéroports dans la province de Neuquén en Argentine; membre de Consorclo Aeropuertos Internacionales qui détient et exploite la nouvelle aérogare de l'aéroport de Punta del Este en Uruguay; ses associés sont Impregilo SpA/Italie, NAPA/Canada et Carlos Ott & Associates en Argentine; elle construit et gère une nouvelle zone de vente hors-taxe à Puerto Iguazúl, sur la frontière avec le Brésil.
Lufthansa Cargo, Allemagne Fax: <49> (69) 6969 1185	Détient 29% d'un consortium qui construit et exploite une aérogare de fret au nouvel aéroport international de Pudong à Shanghaï (Chine).
Aéroport de Lyon CCI, France Fax: <33> (4)	Gère l'aéroport de Grenoble-St. Geoirs en plus des deux aéroports de Lyon: Satolas (aéroport international) et Bron (aviation générale).
Malaysia Airports Bhd, Malaisie Fax: <60> (3) 755 2379	Exploite 21 aéroports en Malaisie; elle détient 40% de la CAMS, qui exploite l'aéroport de Phnom Penh-Pochentong au Cambodge; elle s'intéresse à des aéroports en Afrique du Sud.
Manchester Airport plc, Royaume-Uni Fax: <44> (161) 489 3647	Gère les aéroports d'Adelaide et de Parafield en Australie, qui appartiennent au consortium Adelaide Airport Ltd. conjointement avec la société Serco Asia Pacific; elle a acquis 82,7% de l'aéroport d'Humberside (Royaume-Uni), qui était auparavant une propriété municipale. Elle s'intéresse à des aéroports mexicains.
Aéroport de Marseille CCI, France Fax: <33> (4) 4214 2724	Associé de la SEGAP, qui gère des aéroports en Afrique (voir la partie concernant cette société).

Société	Activités
Mott MacDonald Group, Royaume-Uni Fax: <44> (181) 681 5706	Actionnaire majoritaire (75%) de la Kilimanjaro Airports Development Company (KADCO) (Tanzanie), qu'elle exploite au titre d'une concession de 25 ans conjointement avec la société tanzanienne Inter-Consult et l'État tanzanien.
National Car Parks, Royaume-Uni	Actionnaire de l'aéroport international de Birmingham (BIA Ltd.) (4,25%) au Royaume-Uni.
National Express Group Plc, Royaume-Uni (Division des aéroports) Fax: <44> (1332) 263 791	Possède les aéroports de East Midlands et Bournemouth au Royaume-Uni; elle a fourni des services de conseil en gestion à Subic Bay aux Philippines pendant 12 mois; elle a conclu un bail pour exploiter la société Stewart International à New York aux États-Unis; elle s'intéresse à des aéroports en Australie et en Amérique latine et à d'autres aéroports du Royaume-Uni.
Ogden Aviation, États-Unis Fax: <I> (212) 868-5895	Associé gérant (29%) de la coentreprise MASC-Ogden de services d'escale à l'aéroport international de Macao (Macao); associé du consortium Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Argentine) qui a acquis 33 aéroports argentins; associé dans un contrat de construction-exploitation-transfert au sein d'un consortium exploitant les pistes de l'aéroport de Bogotá en Colombie; Associé gérant du consortium «Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI, S.A.» qui gère quatre aéroports en République dominicaine: Santo Domingo («Las Americas»), Puerto Plata («Gregorio Luperón»), Samaná («Arroyo Barril»), et Barahona («Maria Montez»); Associé d'ADR Handling dans les aéroports de Rome (Italie); gère les installations d'avitaillement à l'aéroport international de Tocumen au Panama et à San Juan-Luiz Muñoz Marin à Porto Rico; exploite des aérogares de fret, notamment à Amsterdam (Pays-Bas), à Barcelone et Madrid (Espagne), à Prague (République tchèque) et dans d'autres installations aéroportuaires. Dans l'ensemble, la société Ogden est présente dans 121 aéroports et dans 25 pays.
Peel Airports Ltd., Royaume-Uni (filiale de Peel Holdings, qui détient le canal maritime de Manchester) Fax: <44> (161) 629 8332	Détient 76% de l'aéroport de Liverpool au Royaume-Uni après avoir acquis British Aerospace (Liverpool Airport) Ltd.; elle a acquis les installations de la Royal Air Force de Doncaster-Finningly dans la région de South Yorkshire et envisage de les transformer en aéroport régional (Doncaster International).
Famille Perot, Etats-Unis	Possède l'aéroport Alliance au Texas (États-Unis) dans lequel la société American Airlines a construit un centre de maintenance pour un montant de 480 millions de dollars EU.
Piaggio Aero Industries, Italie Fax:<39>(010) 65 0160	Détient 13% de SAT, l'exploitant de Pisa Airport en Italie.
Regional Airports Ltd., Royaume-Uni Fax: <44> (125 6) 862 115	Détient et exploite l'aéroport de Southend (London Express Airport), ainsi que l'aéroport d'Exeter et l'aéroport de London Biggin Hill au Royaume-Uni.
San Francisco Int. Airport, États-Unis Fax: <I> (415) 794-5383	Dirige le consortium Inter Airport qui a remporté une concession de 20 ans pour exploiter les quatre aéroports internationaux du Honduras (Tegucigalpa-Toncontín, San Pedro Sula-La Mesa/«Ramón Villeda Morales», La Celba/Bay Islands-Golosón, et Roatán/Bay Islands «Juan Manuel Gálvez»).
SATS, Singapour (Singapore Airport Terminal Services (Pte) Ltd.) Fax: <65> 542 1197	Détient 24,5% d'Asia Airfreight Terminal Co Ltd. (AAT) à l'aéroport international de Hong Kong (Hong Kong, Chine) et 30% de Tan Son Nhat Cargo Services Ltd. (TCS) à Ho Chi Minh Ville au Vietnam; elle a établi une coentreprise à Beijing en Chine depuis 1995, la Beijing Aviation Ground Services (BGS).
SCAE, Singapour (Singapore Changi Airport Enterprise Pte Ltd.) Fax: <65> 545 5369	A acquis 7,14% de l'aéroport international d'Auckland en Nouvelle-Zélande, qui était auparavant détenu par la commune de North Shore.

Société	Activités
Groupe Schiphol, Pays-Bas (N.V. Luchthaven Schiphol, la société mère, est détenue à 75,8% par l'État néerlandais, à 21,8% par la Ville d'Amsterdam, et à 2,4% par la Ville de Rotterdam) Fax: <3l> (20) 6014602	Détient et exploite les aéroports d'Amsterdam-Schiphol et de Lelystad; il exploite l'aéroport de Rotterdam et a acquis 51% de l'aéroport d'Eindhoven, toujours aux Pays-Bas; le groupe pourrait prendre une participation dans la nouvelle société Brussels International Airport Company (BIAC) avec laquelle il coopère en matière de technologies de l'information et de communication; il est associé, par le biais de sa division Schiphol International, aux sociétés de gestion de l'aéroport de Brisbane en Australie (il détient 15,38% des parts de BACL, qui dispose d'un bail de 50 ans) et à l'aéroport de Cartagena en Colombie (désormais géré par AENA, une société espagnole); il a conclu des contrats de gestion avec Angkasa Pura II en Indonésie (neuf aéroports), avec Banjul-Yundurn Int. en Gambie, et avec Kilimandjaro Int. en Tanzanie; par le biais de Schiphol USA LLC, il va gérer la future aérogare internationale de l'aéroport JFK International à New York, en partenariat avec LCOR Inc. et Leliman Brothers; il détient 1% de Vienna International Airport plc (Autriche); il a formé une alliance avec Flughafen Frankfurt AG, (Allemagne); il cherche à gérer d'autres aéroport en Europe, aux États-Unis, en Amérique latine et en Australie.
SEA SpA – Aéroports de Milan, Italie Fax: <39> (2) 7485 2054	Détient et exploite les deux aéroports de Milan: Linate et Malpensa, ainsi que l'aéroport de Bergamo-Orio (49,98% de Sacbo) (Italie); elle a acquis 33 aéroports en Argentine en tant que membre du consortium Aeropuertos Argentinas 2000 S.A. (28%); elle a acquis 12,5% de l'aéroport de Rimini – Aeradria auprès d'Alitalia, ce qui a porté sa participation à 30%; elle détient 5% de GESAC, l'exploitant de l'aéroport de Naples, et 0,96% de SAGAT, l'exploitant de l'aéroport de Turin; elle cherche à exploiter d'autres aéroports en Italie (par exemple ceux de Trieste et de Palerme) et en Amérique latine; elle fournit des services de conseil en Italie et à l'étranger.
SEGAP, France (détenue à 50% par Sofréavia-Service et l'aéroport international de Marseille) Fax: <33> (1) 4638 2678	Détient 35% d'AERIA (Aéroport International d'Abidjan S.A.) qui exploite l'aéroport d'Abidjan en Côte d'Ivoire, et 34,7% d'ADL S.A. (Aéroport de Libreville) qui exploite l'aéroport de Libreville au Gabon.
Serco, Royaume-Uni	Par le biais de la société Serco Asia Pacific, associé du consortium Adelaide Airport Ltd. avec la société Manchester Airport plc (Royaume-Uni).
Short Brothers plc, Royaume-Uni (détenue par Bombardier Aerospace Airport Ltd. au Canada) Fax: <44> (232) 454 406	Détient et exploite l'aéroport de Belfast City (STOLport) par l'intermédiaire de la ville de Belfast (Royaume-Uni).
Stagecoach Aviation Group, Royaume-Uni (filiale de Stagecoach Holdings Plc) Fax: <44> (173 8) 4422 111	Détient l'aéroport international de Glasgow Prestwick (Royaume-Uni), qui est exploité par PIK Ltd.; elle cherche à développer d'autres aéroports.
Sutton Harbour Holdings plc, Royaume-Uni Fax: <44> (1752) 205 403	A acquis Plymouth City Airport Ltd. au Royaume-Uni avec un contrat de gestion de l'aéroport de Newquay Cornwall auprès de la société British Airways en avril 2000.
Sverdrup Aviation, États-Unis Fax: <l> (314) 552-8086.	Exploite le nouvel aéroport MidAtlantic, qui est le deuxième plus grand aéroport privatisé aux États-Unis.
TAG Aviation SA, Suisse (filiale de TAG-Heuer, qui est un fabriquant de montres et un mécène de l'aviation en Suisse, et de la famille saoudienne Aziz Ojeh, basée à Genève en Suisse) Fax: <4l> (22) 717 0007	Gère et envisage de développer l'ancien aérodrome du Ministère de la Défense situé à Farnborough au Royaume-Uni pour le transformer en centre d'aviation d'affaires dans le cadre d'un bail conditionnel; elle exploite aussi l'aérodrome d'aviation générale de Prangins/V1) près de Genève, en Suisse.
TBI Airport Holdings Ltd., Royaume-Uni (détient maintenant AGI) Fax: <44> (1222) 361 555	Détient et exploite Cardiff-Wales et Belfast International au Royaume-Uni; elle détient aussi les aérogares de Central Florida; elle détient et exploite l'aéroport international d'Orlando Sanford (États-Unis); elle a acquis 90,1% de l'aéroport de Skavsta en Suède; grâce à l'acquisition d'AGI, elle a obtenu un accès à certains aéroports en Australie, en Bolivie, au Costa Rica et en Amérique du Nord, ainsi qu'à l'aéroport de Luton au Royaume-Uni, c'est-à-dire à un total de 33 aéroports; elle s'intéresse à d'autres aéroports dans le monde.
TradePort International Corp., Canada Fax: <l> (905) 679 2100	Gère l'aéroport de Hamilton/Mount Hope dans l'Ontario, au Canada, dans le cadre d'une concession de 40 ans.

Société	Activités
Tribasa, Mexique (société de construction appartenant à la famille Pefialoza)	Le consortium de Tribasa a remporté une concession de 50 ans concernant neuf aéroports situés dans la région sud-est du Mexique – Aeropuertos Sureste (ASUR) avec trois autres associés: Copenhagen Airports A/S, (Danemark), Cintra en Espagne et GTM en France.
Unión Fenosa, Espagne et Mexique	Membre de Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP), qui exploite les aéroports du Pacifique au Mexique; les autres associés sont AENA, Dragados et le groupe Angeles.
Via GTI (groupe Paribas), France Fax: <33> (1) 4129 7220	Associé du consortium qui gère Europort Vatry, un aéroport multimodal en France; elle gère le nouvel aéroport d'Angers-Marcé en France et fournit des services de transport au sol dans un certain nombre d'aéroports français.
Vienna International Airport, Autriche (voir: **ACV**)	(La société Vienna International Airport plc (Autriche) a été privatisée en 1992).
Aéroport de Varsovie – Société nationale des aéroports polonais, Pologne Fax: <48> (22) 846 6824	Exploite l'aéroport de Mazury à Szymany en Pologne par le biais de la société Port Lotinczy Mazury S.A.
Wayss & Freytag, Allemagne Fax: <49> (69) 792 9491	A cédé à la société FAG (Frankfurt Airport) les 74,9% qu'elle détenait dans la société holding de l'aéroport de Halin, la Holding Unternelmien Halm GmbH & Co. KG, qui détient elle-même 10% de la société de l'aéroport de Halin, la Flughafen Hahn GmbH; le land de Rhénanie-Palatinat détient 25,1% de ces deux sociétés (Allemagne).
Westralia Airports Corp., Australie Aéroport national et aéroport de Cocos (Keeling) Island	Exploite l'aéroport international de Perth; gère l'aéroport international de Christmas Island et l'aéroport de Cocos (Keeling) Island (Australie).
Wiggins Group plc, Royaume-Uni Fax: <44> (171) 493 0189	Détient l'aéroport international de Kent à Manston au Royaume-Uni et prévoit de le développer pour en faire l'aéroport de London-Manston en partenariat avec la MEPC; elle a acquis un bail de 50 ans dans l'aéroport de Sinyma à Nashville, IN (États-Unis) par le biais de PlaneStation, sa filiale américaine; elle envisage d'acquérir des baux à long terme dans certains aéroports d'Allemagne, de la République tchèque (Ostrava-Mošnov et Plzen-Lin) et d'Italie.
World Investment Group, Égypte	Prévoit de développer les aéroports de l'Oasis de Farafira et de l'Oasis de Bahria en Égypte dans le cadre de projets de construction-exploitation-transfert.
YVR Airport Services Ltd. –YVRAS, Canada (détenue à 100% par l'Autorité de l'aéroport international de Vancouver; créée en 1994 en tant que société à but non lucratif) Fax: <l> (604) 276-6070	Gère l'aéroport international des Bermudes et six aéroports locaux au Canada (Cranbrook, BC; Fort St. John, BC; Hamilton, ON; Grande Prairie, AL; Kamloops, BC; Moncton, NB) dans le cadre de contrats prévoyant une clause d'intéressement et une redevance de gestion. Elle a remporté une concession de 15 ans pour une aérogare de passagers à Santiago du Chili en qualité de membre du consortium SCL Terminal Aéreo Santiago, qui a été constitué avec les sociétés Agencias Universales S.A. (Agunsa; 47%) et Sabco Adinfflistrador de Fondos de Inversión S.A. du Chili (13%), et avec les contractants espagnols FCC et Dragados (30%); elle en détient 10% des parts. Elle a aussi remporté un contrat de 15 ans pour gérer la nouvelle aérogare et l'aire de stationnement de l'aéroport international de Providenciales dans les îles de Turks et Caïcos. Elle est associée du consortium «Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI S.A.» qui gère quatre aéroports en République dominicaine: Santo Domingo («Las Americas»), Puerto Plata («Gregorio Luperón»), Samaná («Arroyo Barril»), and Barahona («Maria Montez»). Elle est aussi associée du consortium qui a remporté une concession de 25 ans pour gérer et développer l'aéroport international Carrasco de Montevideo. Elle conseille l'aéroport de Wellington en Nouvelle-Zélande sur les questions commerciales et la vente de détail; elle a présenté des offres visant des aéroports en Amérique latine et au Canada; elle fournit des services de conseil en Chine, en Norvège, à Oman, en Russie et en Thaïlande; sa société mère détient et exploite l'aéroport international de Vancouver (Canada).

ANNEXE II

Déclaration du conseil sur les redevances d'aéroport

Introduction

1. Depuis la dernière révision, en 1981, des recommandations du Conseil relatives aux redevances d'installations et services aéronautiques destinés à l'aviation civile internationale, la situation financière des entreprises de transport aérien régulier prises dans leur ensemble a fluctué, bien qu'elle soit restée positive la plupart de ces années. Les redevances d'atterrissage et redevances d'aéroport connexes exprimées en pourcentage du total des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes sont restées relativement stables, légèrement supérieures à 3,5 pour cent.

2. Le nombre des aéroports où les recettes dépassent les dépenses a continué à augmenter, principalement là où on enregistre des volumes de trafic élevés et des niveaux élevés d'utilisation des installations et services, et là où on a accordé beaucoup d'importance au développement de recettes d'aéroport provenant de sources non aéronautiques (principalement des concessions et locations). Cependant, la grande majorité des aéroports internationaux fonctionnent encore à perte, fréquemment parce que leur capacité est sous-utilisée.

3. L'expérience acquise au niveau mondial indique que là où les aéroports (ainsi que les services de navigation aérienne) sont exploités par des autorités autonomes, dont la quasi-totalité ont été établis par les gouvernements, leur situation financière globale et l'efficacité de leur gestion ont généralement eu tendance à s'améliorer. Les gouvernements sont donc invités à étudier la possibilité de créer des autorités autonomes chargées d'exploiter leurs aéroports lorsque cela est dans les meilleurs intérêts des fournisseurs et des usagers.

4. Le *Manuel sur l'économie des aéroports de l'OACI* (Doc. 9562), chapitre 2, contient des éléments d'orientation sur les structures organisationnelles des aéroports. Dans ce contexte, le Conseil souligne aussi combien il importe de respecter toutes les pratiques et tous les principes pertinents de l'OACI, notamment ceux qui sont énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans ses annexes et dans les présentes déclarations du Conseil.

5. On prévoit que la situation financière des aéroports continuera à être touchée par d'autres développements, parmi lesquels on peut citer la libéralisation des services aériens, la concentration des compagnies aériennes, y compris les fusions, les changements intervenus dans les méthodes de financement, les aéroports devant devenir de plus en plus responsables du financement des investissements dans de nouveaux aéroports et dans des projets d'élargissement des aéroports, la gestion de la capacité, l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien et les préoccupations relatives à l'environnement.

6. Dans ces conditions, beaucoup d'administrations aéroportuaires se trouveront peut-être dans la nécessité de majorer leurs redevances et de s'attacher davantage à développer encore les recettes extra-aéronautiques. Toutefois, reconnaissant que les exploitants d'aéronefs font face à des restrictions dans le choix des aéroports qu'ils utilisent, le Conseil recommande que l'on fasse preuve de prudence lorsque l'on cherche à compenser l'insuffisance des recettes, et que l'on tienne compte des effets d'une majoration des redevances sur les exploitants d'aéronefs, qui peuvent se trouver dans l'obligation de répondre par des ajustements tarifaires aux augmentations de leurs coûts découlant d'un relèvement de ces redevances. Le Conseil estime aussi qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts respectifs des aéroports et des compagnies aériennes, vu l'importance que le système de transport aérien présente pour les États et son influence dans la stimulation des échanges économiques, culturels et sociaux entre États. Cela vaut particulièrement en période de difficultés économiques. Le Conseil recommande donc que les États encouragent une coopération plus poussée entre aéroports et transporteurs aériens, pour faire en sorte que les difficultés économiques que connaissent les uns et les autres soient raisonnablement réparties entre eux.

7. La situation financière de la plupart des aéroports des économies moins avancées reste particulièrement difficile. Bien que le trafic augmente, la majorité de ces aéroports sont encore fortement sous-utilisés et les

recettes sont souvent loin de couvrir même les frais d'entretien et d'exploitation. Obtenir les capitaux nécessaires au développement continu des aéroports constitue un autre problème, et il est difficile de recruter suffisamment de personnel qualifié. Le Conseil continuera donc à prendre les dispositions appropriées pour obtenir, en faveur des pays qui éprouvent de telles difficultés, une assistance accrue pour la planification et le financement des installations et services d'aéroport ainsi que pour la fourniture de ressources humaines suffisantes.

8. La portée économique élargie des aéroports internationaux est un aspect particulier de leur exploitation qui continue à mériter un examen attentif. Par leurs fonctions et leur emplacement, les aéroports ont des répercussions qui vont au-delà des usagers qu'ils servent directement et, de l'avis du Conseil, lorsqu'ils envisagent d'établir et d'élargir ces installations, les États contractants devraient peser avec soin les avantages et les inconvénients de cette opération du point de vue coûts/avantages. Ainsi, les effets nuisibles que peut avoir sur l'environnement le bruit aux aéroports peuvent être considérés comme un inconvénient; par contre, le développement industriel, le tourisme, les transports et les communications peuvent être considérés comme des avantages. Il convient aussi de noter tout particulièrement les avantages économiques directs et indirects qu'un aéroport présente pour le public et la communauté. Les politiques nationales visant à réduire ou à supprimer les inconvénients varient mais, lorsqu'ils envisagent de prendre des mesures pour répondre à une situation donnée, les gouvernements devraient toutefois reconnaître que la responsabilité des remèdes à apporter n'incombe pas nécessairement à l'une des parties en cause exclusivement.

9. Le Conseil s'inquiète aussi de la prolifération des redevances de trafic aérien et des mesures de rétorsion que cela risque d'entraîner, et recommande que les États:

(i) n'imposent des redevances que pour des services et fonctions qui sont nécessaires pour l'aviation civile internationale;

(ii) s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international.

Coûts pris pour base de calcul des redevances d'aéroport

10. À titre de principe général, il est souhaitable que, lorsqu'un aéroport est mis à la disposition des vols internationaux, les usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en œuvre. Il importe donc que les aéroports tiennent une comptabilité qui fournisse des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins et pour les besoins des usagers, et que les installations et services liés aux redevances d'aéroport soient identifiés de façon aussi précise que possible. Dans la détermination et la ventilation du coût total à recouvrer par l'imputation de redevances aux services aériens internationaux, on pourra prendre pour guide la liste figurant à l'Appendice 1 en ce qui concerne les installations et services à prendre en compte (y compris les services par satellite). Les aéroports devraient tenir une comptabilité sur la base de laquelle les coûts à recouvrer puissent être déterminés et ventilés de façon satisfaisante; ils devraient publier régulièrement leurs états financiers et fournir aux usagers, lors de consultations, des renseignements financiers adéquats. Les éléments indicatifs sur la comptabilité qui figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports,* chapitres 3 et 4, pourront être utiles dans ce contexte général, bien qu'il y ait d'autres façons d'aborder ce problème.

11. Pour la détermination des coûts qui serviront de base au calcul des redevances d'aéroport, il convient d'appliquer les principes suivants:

(i) Le coût à partager comprend la totalité des dépenses qui représentent l'aéroport et ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts et l'amortissement du capital, ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation, et les frais de gestion et d'administration, mais compte tenu des recettes aéronautiques et autres, que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation.

(ii) De manière générale, les exploitants d'aéronefs et les autres usagers des aéroports ne doivent pas être imposés pour des installations et services qu'ils n'utilisent pas et qui ne sont pas ceux prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan régional de l'OACI.

(iii) Seul le coût des services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux devrait être inclus; celui des installations ou locaux loués ou occupés à titre exclusif et faisant l'objet de redevances distinctes devrait être exclu.

(iv) Une imputation de coûts devrait être prise en considération pour l'usage de locaux ou d'installations par les services publics.

(v) La proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers, y compris les aéronefs d'État, doit être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité.

(vi) Les coûts afférents à la mise en œuvre du contrôle d'approche et d'aérodrome devraient être identifiés de façon distincte. (Les principes applicables au recouvrement de ces coûts sont examinés plus avant dans la Déclaration sur les redevances de services de navigation aérienne.)

(vii) Les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects (y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, etc.) et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour contribuer aux immobilisations nécessaires.

(viii) La capacité de paiement de l'usager ne doit être prise en considération qu'une fois les coûts pleinement évalués et répartis sur une base objective. À ce stade, on devra tenir compte de la capacité contributive des États et collectivités intéressés, étant entendu que l'État ou l'autorité responsable en matière de redevances peut décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national.

Systèmes de redevances d'aéroport

12. Il convient de choisir les systèmes de redevances à appliquer aux aéroports internationaux conformément aux principes suivants:

(i) Tout système de redevances doit, autant que possible, être simple et susceptible d'application générale aux aéroports internationaux.

(ii) Les redevances ne doivent pas être imposées d'une manière telle qu'elles risquent de dissuader les usagers de se servir des installations et services nécessaires à la sécurité.

iii) Les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers qui ont la nationalité de l'État dont relève l'aéroport et qui exploitent des services internationaux similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aéroport.

(iv) Lorsque des tarifs préférentiels de redevances, des réductions spéciales ou d'autres formes de réductions sur les redevances normalement imposées pour les installations et services d'aéroport sont accordés à des catégories particulières d'usagers, les États doivent garantir, dans la mesure du possible, qu'aucune part des coûts dûment imputables aux usagers en cause, qui ne serait pas recouvrée du fait de l'application de l'arrangement, ne sera portée à la charge d'autres catégories d'usagers.

(v) Pour ne pas causer de perturbations excessives aux usagers, les augmentations de redevances devraient être appliquées graduellement. Toutefois, il est admis que dans certains cas une dérogation à ce principe peut être nécessaire.

(vi) Lorsque des redevances sont imposées par différentes autorités à un aéroport, ces redevances devraient, dans la mesure du possible, être groupées en une redevance unique ou en un très petit nombre de redevances, les recettes ainsi combinées étant alors réparties entre les diverses autorités de façon appropriée.

(vii) La plus grande souplesse possible devrait être conservée dans l'application de toutes les méthodes en matière de redevances afin de permettre l'adoption de meilleures techniques au fur et à mesure de leur mise au point.

(viii) Les redevances d'aéroport imposées à l'aviation civile internationale doivent être évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et au fait qu'il faut s'efforcer de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble.

13. Le Conseil recommande:

(i) que, dans des circonstances normales, les redevances d'usage soient libellées et payables dans la monnaie locale de l'État concerné;

(ii) que, dans des circonstances spéciales, par exemple là où la conjoncture économique n'est pas stable, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances d'usage soient libellées dans une autre monnaie que la monnaie locale, les entreprises de transport aérien puissent employer la même monnaie de libellé, en appliquant le même taux de change, pour leurs ventes locales en billets;

(iii) que les problèmes de transfert soient résolus.

Redevances d'atterrissage

14. Le Conseil recommande de tenir compte des principes suivants dans l'établissement des redevances d'atterrissage:

(i) Les redevances d'atterrissage devraient être fondées sur le poids en prenant comme base de calcul le poids maximal admissible au décollage porté au certificat de navigabilité (ou dans un autre document prescrit). Il faudrait cependant permettre l'utilisation d'une redevance fixe par aéronef ou une combinaison d'une redevance fixe et d'un élément lié au poids, dans certaines circonstances comme aux aéroports encombrés et pendant les périodes de pointe.

(ii) Le barème des redevances d'atterrissage devrait être fondé sur un taux constant par 1 000 kg ou livres, mais le taux peut varier selon un ou plusieurs niveaux de poids, si on le juge nécessaire.

(iii) Si les coûts du contrôle d'approche et d'aérodrome sont imputés, dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, le poids de l'aéronef pourra être pris en compte, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle. (Les principes applicables à ces redevances sont examinés plus avant dans la Déclaration sur les redevances de services de navigation aérienne.)

(iv) Les taux appliqués aux vols internationaux ne devraient pas varier en fonction de la longueur de l'étape parcourue.

(v) Une redevance unique devrait être appliquée pour les coûts d'un nombre aussi élevé que possible d'installations et services d'aéroport normalement utilisés au décollage et à l'atterrissage (en excluant généralement les hangars, certaines installations de l'aérogare et autres normalement fournies en vertu de contrats de location ou autres arrangements commerciaux en usage).

(vi) Lorsque les limitations de l'aéroport imposent des réductions de la charge payante des aéronefs, il faudrait envisager d'ajuster localement la redevance d'atterrissage indiquée dans le barème poids dans les cas où les réductions sont notables et durables.

(vii) La redevance d'atterrissage devrait comporter l'utilisation du balisage lumineux d'aéroport et des aides radio spéciales à l'atterrissage lorsque ceux-ci sont requis, car il est dans l'intérêt de la sécurité aérienne que la perception d'une redevance distincte ne risque pas de dissuader les exploitants d'aéronefs de faire usage de ces aides. Si des redevances distinctes étaient perçues pour l'usage d'installations de ce genre, elles devraient être perçues non pas sur la base d'une utilisation faculta-

tive mais uniformément pour tous les atterrissages effectués au cours de périodes déterminées par l'exploitant de l'aéroport.

Redevances de stationnement et de hangar

15. Il est recommandé d'appliquer les principes suivants dans la détermination des redevances de stationnement et de hangar:

(i) Pour le calcul des redevances associées à l'utilisation des aires de stationnement, des hangars et des abris de stationnement prolongé des aéronefs, il convient de prendre pour base, dans la mesure du possible, le poids maximal admissible au décollage et/ou les dimensions des aéronefs (superficie occupée) ainsi que la durée de séjour.

(ii) La durée du stationnement gratuit des aéronefs immédiatement après l'atterrissage devrait être fixée localement en tenant compte des horaires des aéronefs, de l'espace disponible et d'autres facteurs pertinents.

Redevances de services passagers

16. Le Conseil confirme que les redevances de services passagers ne soulèvent aucune objection de principe et reconnaît que les recettes qu'elles permettent d'obtenir sont indispensables à l'économie d'un nombre important d'aéroports. Toutefois, la perception directe des redevances de services passagers auprès de ces derniers soulève des objections d'ordre pratique, en particulier aux grands aéroports, et les difficultés que présente ce mode de perception se posent avec de plus en plus d'acuité en raison de l'accroissement constant du trafic passagers et du nombre d'aéronefs à grande capacité qui sont mis en service, surtout aux aérogares actives pendant les heures de pointe. Des méthodes destinées à atténuer ces difficultés ont été conçues et mises en application à un certain nombre d'aéroports, et le Conseil estime qu'elles pourraient servir d'indications aux autres aéroports lorsque ceux-ci se heurteront aux mêmes difficultés. De plus, le Conseil souligne la nécessité de consultations entre administrations aéroportuaires et compagnies aériennes à l'échelon local, en vue d'atténuer les problèmes de perception. Le Conseil considère plus particulièrement que, lorsque la perception d'une redevance de services passagers directement auprès des passagers à un aéroport donne lieu à des problèmes de facilitation, cette redevance devrait être perçue auprès des compagnies aériennes, dans la mesure du possible.

Redevances de sûreté

17. Le Conseil note que c'est aux États qu'il incombe d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté adéquates aux aéroports, conformément aux dispositions de l'annexe 17, et qu'ils peuvent déléguer la tâche d'assurer certaines fonctions de sûreté à des organismes tels que les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes ou la police locale. Le Conseil note aussi que les États peuvent déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être pris en charge par l'État, les autorités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables. En ce qui a trait au recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers, le Conseil recommande que les principes généraux ci-après soient appliqués:

(i) Il devrait y avoir des consultations avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports, aux compagnies aériennes ou à d'autres entités.

(ii) Les autorités concernées peuvent recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des usagers de manière juste et équitable, après consultation.

(iii) Toutes redevances ou tous transferts des coûts des mesures de sûreté devraient être liés directement au coût de la fourniture des services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants.

(iv) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renfor-

cement des services de sûreté mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers.

(v) Quand les coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont recouvrés au moyen de redevances, la méthode utilisée devrait être choisie librement, mais les redevances devraient être fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouvrés dans les loyers ou au moyen d'autres redevances.

(vi) Les redevances peuvent être recouvrées par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.

Redevances liées au bruit

18. Le Conseil reconnaît que, malgré les réductions qui sont en voie d'être réalisées dans le bruit des aéronefs à la source, beaucoup d'aéroports devront continuer à appliquer des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit. Le Conseil estime que les dépenses occasionnées par l'application de ces mesures pourraient être imputées aux aéroports et recouvrées auprès des usagers, si les États en décidaient ainsi, et que les États doivent avoir la latitude de déterminer quelles méthodes de recouvrement et d'imputation des coûts seront utilisées, au regard des conditions locales. S'il est décidé de percevoir des redevances liées au bruit, le Conseil recommande que des consultations aient lieu au sujet de tout élément de dépenses à recouvrer auprès des usagers et que les principes ci-après soient appliqués:

(i) Les redevances liées au bruit ne devraient être perçues qu'aux aéroports où se posent des problèmes de bruit et elles devraient être destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes.

(ii) Toute redevance liée au bruit devrait être associée à la redevance d'atterrissage, au moyen de surtaxes ou d'abattements, par exemple, et tenir compte des dispositions de l'annexe 16 sur la certification acoustique en ce qui concerne les niveaux de bruit des aéronefs.

(iii) Les redevances liées au bruit devraient être établies sans discrimination entre les usagers et à des niveaux qui ne rendent pas prohibitif le coût d'exploitation de certains aéronefs.

Consultations avec les usagers au sujet des redevances et de la planification des aéroports

19. Le Conseil reconnaît qu'il est souhaitable de consulter les usagers d'aéroports avant d'introduire des modifications importantes dans les systèmes de redevances ou dans les niveaux des redevances, étant entendu que l'objet de la consultation est de faire en sorte que les fournisseurs prennent en considération l'avis des usagers et l'incidence que les redevances auront sur eux; que le mot consultation suppose des entretiens entre usagers et fournisseurs en vue d'aboutir à un accord général sur toute redevance proposée; et que, à défaut d'un tel accord, les administrations d'aéroport continueront d'être libres d'imposer les redevances en cause. Il n'est pas possible de prescrire une procédure spécifique pour des consultations de ce genre en raison du manque d'uniformité des structures administratives, financières et juridiques des aéroports, mais le Conseil recommande ce qui suit:

(i) Lorsqu'un exploitant d'aéroport ou toute autre autorité compétente envisage de procéder à une révision importante des redevances ou d'instituer de nouvelles redevances, les principaux usagers devraient en être dûment avisés au moins deux mois à l'avance dans la mesure du possible, soit directement, soit par l'intermédiaire des organismes qui les représentent, conformément aux règlements applicables dans chaque État.

(ii) Lorsqu'il est procédé à une telle révision ou à l'institution de nouvelles redevances, les usagers d'aéroports devraient avoir, dans la mesure du possible, l'occasion de faire connaître leurs points de vue

aux autorités et d'avoir des consultations avec elles. À cette fin, les usagers d'aéroports devraient obtenir des renseignements financiers adéquats.

(iii) Un préavis raisonnable de la décision finale au sujet d'une révision des redevances ou de l'institution de nouvelles redevances devrait être donné aux usagers d'aéroports. Ce préavis devrait tenir compte des incidences pour les usagers comme pour les aéroports.

20. Le Conseil estime en outre que, eu égard au coût important et de plus en plus élevé des nouveaux aéroports et des grands travaux à réaliser aux aéroports existants, il est souhaitable que les usagers habituels ou les associations qui les représentent soient consultés dès le début de tels projets. De même, pour que les administrations d'aéroport puissent mieux prévoir leurs futurs besoins financiers, les usagers des aéroports, et en particulier les compagnies aériennes, devraient pour leur part fournir à l'avance, aux différentes administrations d'aéroport, des prévisions pour les cinq ou dix années à venir, en ce qui concerne les futurs types d'aéronefs qu'ils comptent utiliser, leur nombre et leurs caractéristiques, l'accroissement prévu de volume des passagers et du fret qu'il faudra acheminer, les installations spéciales que les usagers des aéroports souhaitent trouver et autres questions pertinentes. La meilleure façon de réaliser cette planification serait de procéder à des consultations bilatérales entre les aéroports et les compagnies aériennes, soit directement, soit par l'intermédiaire des associations qui les représentent.

Développement des recettes réalisées sur les concessions, la location d'emplacements et les zones franches

21. Le Conseil reconnaît l'importance que continuent de revêtir pour les aéroports les recettes provenant de sources telles que les concessions, la location d'emplacements et les zones franches. Il recommande, sauf dans le cas des concessions qui sont directement liées à des services de transport aérien, telles les concessions de carburant, de services de restauration à bord et d'assistance aéroportuaire, d'encourager le développement optimal des recettes de ce genre, en tenant compte de la nécessité de faire preuve de modération en ce qui concerne les prix imposés au public, d'assurer l'efficacité des aérogares et de répondre aux besoins des passagers. Dans l'établissement et la détermination des redevances de concessions directement liées à des services de transport aérien, le Conseil recommande aussi qu'il soit tenu compte des éléments d'orientation pertinents figurant dans le *Manuel sur l'économie des aéroports*, chapitres 4 et 6. Toutes les possibilités de développer les recettes provenant de concessions devraient être étudiées et l'OACI devrait être tenue au courant des méthodes et des conclusions à cet égard, afin que tous puissent profiter de l'expérience acquise.

Redevances de concession de carburant

22. Le Conseil recommande que, lorsque des redevances de fourniture de carburant sont imposées, les administrations d'aéroport les considèrent comme des redevances de concessions de caractère aéronautique et que les concessionnaires de carburant ne soient pas autorisés à les ajouter automatiquement au prix de carburant facturé aux exploitants d'aéronefs, bien qu'ils puissent à juste titre les faire figurer parmi leurs éléments de coûts lorsqu'ils négocient le prix de la fourniture du carburant avec les exploitants d'aéronefs. Le niveau des redevances de fourniture de carburant peut refléter la valeur des concessions accordées aux fournisseurs de carburant et devrait être lié aux coûts des installations et services éventuellement fournis. On peut aussi envisager, si cela est possible, de remplacer les redevances de fourniture de carburant par des redevances de concessions fixes reflétant la valeur de la concession et liées aux coûts des installations et services éventuellement fournis. Le Conseil recommande en outre que, là où elle existe, toute redevance de ce genre soit fixée par les administrations d'aéroport de manière à n'avoir aucun caractère discriminatoire, direct ou indirect, à l'égard des distributeurs de carburant comme à l'égard des exploitants d'aéronefs, et à ne pas constituer un obstacle au progrès technique de l'aviation civile.

IV. AUTRES SERVICES ANNEXES

169. Les «autres services annexes» qui doivent être examinés sont notamment les suivants: nettoyage et désinfection, services de lutte et de protection contre les incendies et services des hangars. On considère que chacun de ces services est un sous-secteur des services d'escale et/ou de la gestion aéroportuaire. En conséquence, veuillez vous reporter au chapitre sur les services d'escale pour les renseignements concernant le nettoyage et la désinfection, et au chapitre sur la gestion aéroportuaire pour ce qui concerne la lutte contre les incendies et les services des hangars.

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

TROISIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle concerne les secteurs des services de contrôle de la circulation aérienne (y compris les systèmes de tarification), de l'aviation générale et des travaux aériens, et des services de transport aérien commerciaux.

I. SERVICES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES SYSTÈMES DE TARIFICATION

1. Les services de navigation aérienne ont été brièvement mentionnés aux paragraphes 64 et 129 du document S/C/W/59.

2. Le régime juridique régissant les services de navigation aérienne, notamment dans le domaine de la tarification, ainsi que la récente évolution économique et réglementaire de ces services présentent de nombreuses similitudes avec les services aéroportuaires. Toutefois, ils présentent aussi des différences fondamentales à trois égards. Premièrement, les installations et les services de navigation aérienne fournis par un État s'étendent généralement sur l'ensemble du territoire de l'Etat concerné, voire au-delà, et ils dépendent fréquemment des installations et services fournis dans d'autres États. Deuxièmement, dans la plupart des États, il n'existe que très peu ou pas de services qui soient fournis par une seule entité; généralement, plusieurs entités sont présentes, bien que seules quelques-unes d'entre elles soient de grands fournisseurs de services. Troisièmement, les services de navigation aérienne sont étroitement liés à la sûreté de l'exploitation des aéronefs; ils ont aussi une incidence en matière de défense nationale et de relations extérieures. Ils sont également perçus comme des services étroitement liés à la souveraineté de l'État. En conséquence, la plupart des États souhaitent en conserver le contrôle.

3. Ces caractéristiques n'ont cependant pas empêché les services de navigation aérienne de subir de profonds changements économiques et réglementaires au cours des dix dernières années. Ces changements semblent s'expliquer avant tout par l'accroissement constant du trafic; la gestion des services de navigation aérienne est ainsi devenue une course perpétuelle contre un encombrement qui ne cesse de s'aggraver. Pour tenter de remédier à ce problème, les États recherchent en permanence des innovations technologiques et des améliorations procédurales, institutionnelles et réglementaires. La nécessité de financer ces innovations technologiques coûteuses par des ressources distinctes du budget général de l'État et de trouver des formes d'organisation plus réactives et plus orientées vers les clients a conduit certains pays à mener des changements institutionnels limités mais appréciables. Néanmoins, ces tentatives sont souvent jugées insuffisantes par les compagnies aériennes et les clients qui doivent faire face à des retards de plus en plus importants. Le débat a récemment pris de l'ampleur en Europe et dans une moindre mesure aux États-Unis, et il devrait se propager dans le reste du monde au cours des années à venir.

4. Nous examinerons cette évolution économique et réglementaire dans la première partie du présent chapitre, tandis que la seconde partie sera consacrée à la description et à l'évolution du système de tarification mis en place à l'échelle internationale. Ce système est semblable, par sa nature, à celui qui régit les aéroports et il connaît des difficultés similaires.

A. SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET FOURNISSEURS DE CES SERVICES

1. Définition et classification

5. La CPC provisoire contient une définition des services de contrôle de la circulation aérienne. Il s'agit de la position CPC 7462, «Services de contrôle de la circulation aérienne: services d'exploitation des tours de contrôle de la navigation aérienne, y compris les services de contrôle des approches, des atterrissages et des décollages. Entrent également dans la présente classe les services des stations radars installées sur les terrains d'aviation». La CPC. Rev.1 reprend cet intitulé et cette définition sous un numéro différent (r67720), en excluant les services d'aide radio à la navigation.

6. Cette définition ne semble pas recouvrir l'ensemble des activités qui sont considérées comme des services de navigation aérienne par les professionnels du secteur et par l'OACI dans son Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (document de l'OACI n° 9161/3, 3ème édition, 1997). Elle ne couvre notamment pas les services «de route», c'est-à-dire le guidage de l'aéronef à son altitude de vol entre deux aéroports. Plusieurs autres services qui, selon les professionnels, relèvent des services de navigation aérienne, en particulier les services météorologiques et les services de recherches et sauvetage ne sont pas non plus pris en compte. Il serait sans doute utile, si une nouvelle classification était envisagée, d'examiner les notions et les définitions employées par les professionnels du secteur et par l'OACI.

7. Le Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (MNA) de l'OACI propose une décomposition de ces services qui a fait l'objet d'un consensus universel et qui pourrait offrir un point de départ utile pour cette éventuelle classification.

8. Le tableau 1 ci-après décrit le système de classement de l'OACI. Il présente les positions de ce classement avec leur numérotation, indique les définitions correspondantes, décrit les installations et les types de fournisseurs concernés et tente d'établir des correspondances avec la CPC. Il est directement inspiré du manuel de l'OACI, sauf en ce qui concerne les correspondances avec la CPC.

TABLEAU 1
Services de navigation aérienne – Classification de l'OACI

Positions du manuel de l'OACI	Définitions du manuel de l'OACI	Personnel et installations concernés	Remarques de l'OACI sur le fournisseur	Correspondances possibles avec la CPC
1 Services de la circulation aérienne (ATS)			Habituellement fournis par l'administration de l'aviation civile, bien que de plus en plus d'États confient cette fonction à des organismes autonomes (ou agences d'exploitation). Dans ces cas, le même organisme peut également être chargé de fournir certains services COM, par exemple une partie ou l'ensemble des services fixes aéronautiques (SFA, voir ci-après la position 21) et des services mobiles aéronautiques (SMA, voir ci-après la position 22), voire des aides radio à la navigation (voir ci-après la position 23).	
11 Service du contrôle de la circulation aérienne	Ce service est fourni dans les buts suivants: 1) prévenir toute collision a) entre des aéronefs; et b) sur la zone de manœuvre entre un aéronef et toute forme d'obstacle; et 2) gérer et préserver le bon fonctionnement du trafic.			
111 Services de contrôle régional (en vol)	Services de contrôle de la circulation aérienne concernant les vols contrôlés dans les régions contrôlées.	Centres de contrôle régional (ACC), y compris les centres de contrôle régional océaniques.	Fournis dans la majorité des États par l'organisation qui fournit aussi les services de la circulation aérienne (ATS) en vol. Dans environ un tiers des États ayant répondu au questionnaire de l'OACI, les services sont fournis par l'administration de l'aéroport, en particulier dans la région Asie/Pacifique.	Aucune.

Positions du manuel de l'OACI	Définitions du manuel de l'OACI	Personnel et installations concernés	Remarques de l'OACI sur le fournisseur	Correspondances possibles avec la CPC
112 Services de contrôle d'approche	Services de contrôle aérien pour les vols contrôlés à l'arrivée ou au départ.	Bureaux de contrôle d'approche et postes de travail intégrés aux centres de contrôle régional.	Fournis dans la majorité des États par l'organisation qui fournit aussi les services de la circulation aérienne (ATS) en vol. Dans environ un tiers des États ayant répondu au questionnaire de l'OACI, les services sont fournis par l'administration de l'aéroport, en particulier dans la région Asie/Pacifique.	CPC 7462 «Services de contrôle de la circulation aérienne: services d'exploitation des tours de contrôle de la navigation aérienne, y compris les services de contrôle des approches, des atterrissages et des décollages. Entrent également dans la présente classe les services des stations radars installées sur les terrains d'aviation».
113 Services de contrôle d'aérodrome	Services de contrôle de la circulation aérienne concernant la circulation sur l'aérodrome.	Tours de contrôle d'aérodrome.		CPC 7462 «Services de contrôle de la circulation aérienne: services d'exploitation des tours de contrôle de la navigation aérienne, y compris les services de contrôle des approches, des atterrissages et des décollages. Entrent également dans la présente classe les services des stations radars installées sur les terrains d'aviation».
12 Services d'information de vol		Centres d'information de vol.		
13 Services d'alerte	Service fourni pour informer les organisations pertinentes lorsqu'un aéronef nécessite des services de recherches et sauvetage et pour aider ces organisations selon les besoins.			

Positions du manuel de l'OACI	Définitions du manuel de l'OACI	Personnel et installations concernés	Remarques de l'OACI sur le fournisseur	Correspondances possibles avec la CPC
2 Services de télécommunications (COM)				CPC 75299 «Autres services de télécommunication n.c.a.». Cette sous-classe comprend notamment les «services mobiles de communication avec les navires» et les «services de communication air/sol», qui semblent recouvrir les services de télécommunication aéronautique (COM). Il est rare que les engagements pris en matière de télécommunication au titre de l'AGCS soient suffisamment élaborés dans la colonne «Autres» pour qu'il soit précisé qu'il s'agit de ces services. Il est utile de noter que les engagements actuels concernant les services de radiocommunication mobile et fixe (y compris par satellite) recouvrent peut-être déjà l'élément de transmission des services COM, mais pas nécessairement la fourniture du service COM en lui-même.
21 Service fixe aéronautique (SFA)	Service de télécommunications assuré entre deux points fixes définis, essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et l'exploitation régulière, efficace et économique des services aériens.		Le SFA est souvent fourni en partie ou en totalité par le service gouvernemental des postes et des télécommunications, même si cela n'exclut pas le recours à des sociétés privées de télécommunications dans certains cas.	
22 Service mobile aéronautique (SMA)	Service de télécommunications entre les aéronefs et les stations au sol, ou entre les aéronefs.		Le SMA est souvent fourni en partie ou en totalité par le service gouvernemental des postes et des télécommunications, même si cela n'exclut pas le recours à des sociétés privées de télécommunications dans certains cas.	
23 Service de radionavigation aéronautique		Aides de radionavigation.	Généralement fourni par l'administration de l'aviation civile, mais l'administration responsable des télécommunications ou un organisme autonome peut également intervenir.	CPC.Rev.1 67300 «Services d'aide à la navigation: ...services de localisation tels que le GPS pour l'aide à la navigation par radiocommunication» (la position correspondante de la CPC provisoire, qui est la p74530, était limitée aux services d'aide à la navigation maritime).

Positions du manuel de l'OACI	Définitions du manuel de l'OACI	Personnel et installations concernés	Remarques de l'OACI sur le fournisseur	Correspondances possibles avec la CPC
3 Services météorologiques pour la navigation aérienne (MET)	[Fourniture] des observations, des messages et des prévisions météorologiques, des exposés verbaux et de la documentation de vol, des renseignements SIGMET et AIRMET[a], des données aux points de grille sous forme digitale du système mondial de prévisions de zone pour l'établissement informatisé des plans de vol, des renseignements météorologiques destinés à figurer dans les émissions, les télécommunications aéronautiques météorologiques (si elles ne sont pas comprises dans les installations et services COM) et tous autres renseignements météorologiques que les États doivent fournir à l'aviation.	Centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC), centres d'avis de cendres volcaniques (VAAC), centres d'avis de cyclones tropicaux (TCAC), centres de veille météorologique (MWO), équipement météorologique utilisé à des fins aéronautiques, équipements de télécommunications utilisés à des fins aéronautiques et divers installations et services servant aussi aux besoins météorologiques en général.	Les services MET sont en général assurés par un organisme météorologique distinct qui, dans de nombreux États, relève d'un autre service gouvernemental que l'administration de l'aviation civile ou les services de télécommunications (voir également le tableau 2 ci-après).	91138 «Services administratifs généraux annexes aux affaires économiques, commerciales et de main-d'œuvre: … services administratifs liés au fonctionnement d'instituts de prévisions météorologiques».

a SIGMET: renseignements concernant des phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.
AIRMET: renseignements concernant des phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude.

Source: Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (MNA) de l'OACI.

Positions du manuel de l'OACI	Définitions du manuel de l'OACI	Personnel et installations concernés	Remarques de l'OACI sur le fournisseur	Correspondances possibles avec la CPC
4 Recherches et sauvetage (SAR)	Services de recherches et sauvetage fournis à l'aviation.	Centres de coordination de sauvetage (RCC), centres secondaires de sauvetage (RSC), le cas échéant, des hélicoptères, des vedettes et navires de sauvetage, des équipes de sauvetage en montagne et toutes autres équipes, tout autre personnel et toutes autres installations de sauvetage qui sont utilisés exclusivement ou à titre principal pour les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques ou qui peuvent servir à ces opérations en cas de besoin	Si les activités SAR aéronautiques sont souvent coordonnées par l'administration de l'aviation civile, dans la plupart des États, les aéronefs, les véhicules, les navires et le personnel qui effectuent les opérations SAR proprement dites sont fournis par l'armée, la défense civile ou d'autres corps d'intervention.	91290 «Autres services annexes aux affaires du maintien de l'ordre public et de la sécurité» (voir la CPC provisoire page 201, «Les services aériens de sauvetage en mer sont rangés dans la sous-classe 91290»).
5 Services d'information aéronautique (AIS)	[Services consistant à] recueillir, préparer, éditer, publier et diffuser les informations aéronautiques sur l'ensemble du territoire d'un État ainsi que sur tout autre territoire pour lequel il fournit des services de navigation aérienne. Il faut y inclure la préparation et la diffusion des publications d'information aéronautique (AIP), des avis aux navigateurs aériens (NOTAM) et des circulaires d'information aéronautique (AIC), ainsi que des bulletins d'information en langage clair fournis aux équipages de conduite dans le cadre du service d'information prévol.	Personnel, installations et équipement utilisés à cet effet.	Les services AIS sont le plus souvent fournis par l'administration de l'aviation civile.	?

9. Il convient de noter que cette décomposition est actuellement révisée pour prendre en compte les progrès technologiques. Avec la mise en œuvre progressive des systèmes automatisés du CNS/ATM (communication, navigation, surveillance/gestion du trafic aérien), la catégorie des services de la circulation aérienne (ATS) sera remplacée à l'avenir par la catégorie des «Services de gestion du trafic aérien» (ATM) qui est organisée de la manière suivante:

1 Services de la circulation aérienne
  1.1 Service du contrôle de la circulation aérienne:
    1.1.1 Service du contrôle régional
    1.1.2 Service du contrôle d'approche
    1.1.3 Service du contrôle d'aérodrome
  1.2 Service d'information de vol
  1.3 Service d'alerte
2 Services de gestion des courants de trafic aérien
3 Services de gestion de l'espace aérien.[1]

10. De même, la catégorie des services de télécommunications (COM) sera remplacée à l'avenir par la catégorie «Communication, navigation, surveillance» (CNS) dont le champ d'application est plus large et qui est organisée de la manière suivante:

1 Communication, navigation et surveillance
  1.1 Services de communication:
    1.1.1 Service fixe aéronautique (SFA)
    1.1.2 Service mobile aéronautique (SMA)
  1.2 Services de navigation
  1.3 Services de surveillance.[2]

11. Cette révision ne sera pas achevée et mise en œuvre avant plusieurs années.

2. Caractéristiques principales

12. Fournir des services de contrôle de la circulation aérienne semble être une tâche complexe pour au moins trois raisons:

- Sur le plan organique, ces services nécessitent:

  - apparemment toujours des monopoles naturels, qui peuvent néanmoins être regroupés ou dissociés à divers degrés selon les formes d'organisation choisies;

  - des fournisseurs publics dans certaines régions et des fournisseurs privés ailleurs;

  - des fournisseurs nationaux (publics ou privés) et des organisations internationales intergouvernementales, deux types de fournisseurs dont les activités se chevauchent (comme par exemple dans le cas d'Eurocontrol).

- Sur le plan opérationnel:

Étant donné que ces activités nécessitent la présence d'une police de la circulation, une répartition quotidienne de ressources limitées et un travail de gestion, elles donnent lieu à une combinaison de fonctions réglementaires et opérationnelles dont les limites et les définitions ne sont pas clairement établies.

- Enfin, sur le plan financier:

  - la collecte des redevances peut parfois être déléguée à un organisme public ou privé ou à une organisation internationale intergouvernementale; et

  - la nature de ces redevances n'est pas une question pertinente[3] dans le contexte réglementaire actuel et peut donc donner lieu à des appréciations contradictoires.

    Ces questions complexes seront examinées plus en détail dans le chapitre suivant.

(a) Une grande diversité organique

(i) Des monopoles naturels regroupés ou dissociés

13. Il est communément admis, y compris par les fournisseurs de services commerciaux de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), que ces services sont des monopoles naturels même s'ils peuvent être dissociés. En d'autres termes, les services de navigation aérienne (ATS), les services de télécommunications aéronautiques (COM), les services météorologiques pour la navigation aérienne (MET), les services de recherches et sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS) sont fréquemment offerts ensemble par un même fournisseur. Ils peuvent aussi être proposés par différents fournisseurs (dissociation) mais pour chaque type de services il ne peut exister qu'un seul fournisseur (monopole naturel).

1 On trouvera des détails sur ces définitions provisoires dans le manuel MAN page 40, paragraphes 4.6 à 4.12 et dans le glossaire, pages 83-86.

2 On trouvera des détails sur ces définitions provisoires dans le manuel MAN page 40-41, paragraphes 4.13 à 4.17 et dans le glossaire, pages 83-86.

3 Hormis, probablement, dans le domaine fiscal.

TABLEAU 2
Fourniture d'autres services de navigation aérienne par le fournisseur ATS

Région	COM: Services de télécommunications aéronautiques	MET: Services météorologiques pour la navigation aérienne	SAR: Recherches et sauvetage	AIS: Services d'information aéronautique
Asie/Pacifique (14 États)	13	2	11	14
Moyen-Orient (8 États)	8	5	8	8
Afrique (19 États)	19	5	15	19
Europe (29 États)	27	9	1	28
Amérique du Nord (2 États)	2	2	1	2
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (9 États)	8	6	5	6
Total (81 États)	77	29	51	77

14. Le tableau 2 ci-dessus est fondé sur un résumé des réponses au questionnaire de l'OACI (ANS Conf-WP/18). Il indique dans quelle mesure les services de navigation aérienne sont regroupés en fournissant le détail région par région.

(ii) Coexistence entre fournisseurs publics et privés

15. La fourniture des services ATC par les pouvoirs publics est encore la règle dans plus de deux tiers des cas. Toutefois, une quarantaine pays ont accordé jusqu'à présent une certaine autonomie à leurs fournisseurs et les ont parfois transformés, sur le plan juridique, en fournisseurs privés. Dans au moins l'un des cas, on envisage de privatiser entièrement le fournisseur avec une importante participation étrangère. Cette évolution est examinée aux paragraphes 81 à 89.

(iii) Coexistence, et parfois chevauchement, entre fournisseurs nationaux (publics ou privés) et organisations internationales intergouvernementales

16. Il est relativement fréquent que les services de navigation aérienne soient fournis par des organismes de coopération internationale et intergouvernementale. L'OACI distingue quatre types de coopération internationale:[4]

- les organismes internationaux d'exploitation: ce sont des entités distinctes chargées d'assurer des services de navigation aérienne, principalement des installations et services de route, dans une zone définie, au nom de deux ou plusieurs États souverains. Ces organismes sont également responsables de la perception des redevances. À titre d'exemple, on peut citer l'*Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar* (ASECNA), la *Corporaciòn Centro Americana de Servicios de Navegacion* Aera (COCESNA) et EUROCONTROL;

- les organismes conjoints de perception des redevances: ces organismes perçoivent les redevances de services de navigation aérienne de route au nom de tous les États participants, y compris ceux qui sont survolés. Le seul exemple de ce type d'organismes est le Service d'amélioration et de financement de l'ATC mis en place par l'IATA; il perçoit des redevances pour le compte de près de trente pays, essentiellement des pays en développement. Toutefois, l'OACI encourage la création de ces organismes;

- les installations et services multinationaux ou services inclus dans un plan régional de navigation aérienne de l'OACI servent à la navigation aérienne internationale dans l'espace aérien qui s'étend au-delà de l'espace

4 On trouvera de plus amples renseignements à cet égard dans le document ANS Conf-WP/5.

aérien servi par un seul État. Le système mondial de prévisions de zone (WAFS) en est un exemple mondial actuel, tandis que les éléments des systèmes de communication par satellite nécessaires pour mettre en œuvre le concept CNS/ATM et qui sont exploités pour des groupes d'États sont des exemples de futurs installations et services multinationaux de navigation aérienne;

- les arrangements fondés sur un financement collectif permettent à plusieurs États de financer une installation ou un service exploité par un seul État au bénéfice de l'ensemble de l'aviation civile internationale (le concept de «soutien collectif» est défini au chapitre XV de la Convention de Chicago). On peut citer en exemple les installations gérées respectivement par le Danemark et l'Islande, auxquelles 23 États contribuent actuellement, ainsi que le programme des systèmes de surveillance de tenue d'altitude exploité conjointement par six États qui assurent les services de navigation aérienne sur l'Atlantique Nord.

17. Pour toutes ces formes de coopération internationale, il est sans doute utile de rappeler que dans un cas similaire, celui des organisations intergouvernementales exploitant des satellites (OIS), qui fournissent des services de satellite, les Membres avaient finalement jugé, pendant les négociations sur les télécommunications, que les OIS ne relevaient pas du champ d'application de l'AGCS. En effet, il s'agissait d'organisations intergouvernementales qui n'étaient donc pas «une personne morale constituée ou autrement organisée conformément à la législation d'un Membre» au sens de l'article XXVIII l) et m) de l'Accord (voir notamment le paragraphe 6 du document S/GBT/M/2 en date du 17 octobre 1996).

18. Ce point est important car la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM va très probablement exiger une plus grande coopération au niveau intergouvernemental. De fait, ces systèmes vont offrir la possibilité d'accroître la capacité de chaque centre de contrôle régional (ACC) partout dans le monde, et plus particulièrement dans les zones de haute mer. Il deviendrait ainsi possible, et techniquement et économiquement faisable de fusionner plusieurs régions d'information de vol (FIR) en une seule FIR multinationale. De plus, l'OACI entrevoit plusieurs autres domaines dans lesquels la coopération intergouvernementale internationale pourrait se développer, notamment la planification, la recherche et le développement, la formation, le soutien technique, les services météorologiques pour la navigation aérienne (MET) et les services d'information aéronautique.

(b) Dualité et complexité de la nature de ces activités

19. Les services ATC comprennent à la fois la réglementation du trafic au sens policier du terme, la répartition des ressources limitées sur le plan réglementaire et opérationnel, et diverses fonctions de gestion. Ainsi, dans une communication datée de décembre 1999, la Commission européenne[5] distingue quatre types d'activités: la gestion de l'espace aérien, la gestion des courants de trafic aérien, la réglementation des opérations aériennes et les services de trafic aérien.

20. La gestion de l'espace aérien: cette activité consiste à gérer les ressources limitées de l'espace aérien; la Commission considère qu'il s'agit d'une fonction de réglementation.

21. La gestion des courants de trafic aérien: la Commission hésite à classer cette activité dans les fonctions de réglementation plutôt que dans les fonctions de fourniture de services. L'activité pourrait être considérée à la fois comme un service aux fournisseurs de services de navigation aérienne qui permettrait à ceux-ci d'éviter la surcharge, et comme une réglementation et une gestion de l'offre et de la demande assurées par différents moyens, depuis les mesures réglementaires obligatoires (autorisation des services ATC, acheminement) jusqu'aux prises de décisions en collaboration. Toutefois, compte tenu des nombreuses fonctions de police couvertes par cette activité, la Commission a considéré jusqu'à présent qu'il s'agissait d'une fonction de réglementation.

22. La réglementation des opérations aériennes: cette activité est une réglementation imposée par les États pour s'assurer que le transport d'équipements obligatoire est effectué conformément aux prescriptions et aux niveaux de performance requis. Cependant, elle est souvent déléguée aux opérateurs de services de trafic aérien.

23. Les services de trafic aérien (au sens strict): dans sa dernière communication, la Commission considère que cette activité correspond à la fourniture de services. Toutefois, même dans ce dernier cas, il convient de se souvenir que cette activité se compose essentiellement de tâches policières semblables à celles de la police de

5 «La création du ciel unique européen» COM (1999) 614 final 2, en date du 6 décembre 1999, disponible à l'adresse suivante: http/europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/1999/com1999_0614en01.pdf.

la route, bien qu'elles soient plus sophistiquées. Elles consistent à vérifier le respect de règles préétablies et à sanctionner les violations. Ainsi, le contrôleur de trafic s'assure du respect des règles relatives à l'altitude de vol et aux minimums opérationnels de séparation entre les aéronefs, ainsi que de l'existence ou de l'absence de créneaux. En cas de violation de ces règles, il peut établir une assignation en justice[6] et poursuivre la compagnie aérienne ou le pilote devant les instances judiciaires compétentes. Il en va de même, a fortiori, lorsqu'il s'agit de délivrer les autorisations de navigation aérienne, de vérifier la conformité du plan de vol avec cette autorisation et d'accorder des dérogations au plan de vol, et en ce qui concerne l'obligation de d'aéronef de signaler sa position et d'obéir à un ordre de changement d'itinéraire, le cas échéant.[7]

24. Telle est probablement la raison pour laquelle la Cour européenne de justice, dans une décision prise en 1994 à propos des activités opérationnelles[8] du Centre Eurocontrol de Maastricht, a indiqué que «[aux fins de son contrôle], Eurocontrol dispose des prérogatives et des pouvoirs de coercition dérogatoires au droit commun qu'implique ce contrôle à l'égard des usagers de l'espace aérien. Dans l'exercice de cette compétence particulière, elle doit veiller au respect des accords internationaux et des réglementations nationales relatifs à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des États contractants intéressés».[9]

25. La Cour est donc parvenue à la conclusion suivante:

> «Prises dans leur ensemble, les activités d'Eurocontrol, par leur nature, par leur objet et par les règles auxquelles elles sont soumises, se rattachent à l'exercice de prérogatives, relatives au contrôle et à la police de l'espace aérien, qui sont typiquement des prérogatives de puissance publique. Elles ne présentent pas un caractère économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité».[10]

(c) Un système de redevances complexe

26. L'organisation de la perception des redevances est extrêmement variable, tout comme semble l'être la nature des redevances perçues.

(i) Les différents systèmes de perception

27. L'enquête de l'OACI a montré que parmi les 86 Membres ayant répondu, 56 percevaient les redevances au niveau national mais 37 avaient confié cette perception à une tierce partie. Le plus souvent, il s'agissait d'un organisme international du type décrit ci-dessus au paragraphe 16; dans quelques cas, il s'agissait d'un autre État. Il convient de noter que dans tous les cas, toutes les tierces parties étaient des organismes publics. On trouvera une description de ces pratiques détaillée par région dans les deux dernières colonnes du tableau 7 ci-après.

28. Eurocontrol recouvre une large part de ces 37 États. Il est utile de noter que la Cour européenne de justice a également décidé que la perception des redevances de route assurée par Eurocontrol «n'est pas détachable des autres activités de l'organisation. Ces redevances ne sont que la contrepartie, exigée des usagers, pour l'utilisation obligatoire et exclusive des installations et services de contrôle de la navigation aérienne. (…) Eurocontrol doit, dans son activité de perception des redevances, être regardée comme une autorité publique agissant dans l'exercice de la puissance publique».[11]

(ii) La nature des redevances n'est pas une question pertinente dans le contexte réglementaire actuel et peut donc subordonner la question à des éléments d'appréciation contradictoires

29. Il est très difficile de déterminer si les redevances sont appliquées à titre administratif ou commercial. Au demeurant, la situation peut varier d'un pays à l'autre selon les obligations internationales, la législation interne et les pratiques de chacun.

30. La déclaration du Conseil de l'OACI aux États contractants sur les redevances de services de navigation aérienne, qui n'est pas contraignante mais qui est généralement respectée, contient les dispositions suivantes:

6 On trouvera plus de détails sur ces procédures à l'annexe 11 de la Convention de Chicago intitulée «Services de la circulation aérienne», au chapitre 3, «Services de contrôle de la circulation aérienne».

7 On trouvera plus de détails sur ces règles à l'annexe 2 de la Convention de Chicago, «Règles de l'air».

8 Contrôle quotidien de l'espace aérien du Benelux et du nord de l'Allemagne; ces activités sont distinctes de l'allocation de créneaux aériens, qui est assurée par l'Unité centrale de gestion des courants de trafic d'Eurocontrol.

9 Considérant n° 24 de la Décision de la CEJ n° C364-1992 «SAT Fluggeselleschaft mbH contre Eurocontrol» du 19 janvier 1994, dans laquelle on cite également une décision antérieure similaire dans l'affaire 29/76 LTU contre Eurocontrol, ECR 1541.

10 *Ibid.*, considérant n° 30.

11 *Ibid.*, considérant n° 28.

«À titre de principe général, lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter leur part des coûts y afférents, mais l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des charges qui ne lui sont pas imputables à juste titre. Le Conseil encourage donc les États à tenir, pour les services de navigation aérienne qu'ils fournissent, des comptes qui soient établis d'une manière telle que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient déterminées de façon appropriée en fonction des coûts» (cette disposition est semblable, mutatis mutandis, au point 2.2 b) du document de référence sur les télécommunications); elle stipule par ailleurs que «[l]es services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour contribuer aux immobilisations nécessaires.»

31. L'emploi du terme «peuvent» dans cette citation semble ouvrir la voie à l'application de principes commerciaux (les coûts augmentés d'un rendement raisonnable des actifs constituent en effet un point de référence classique). De plus, le fait est que 13 des 21 fournisseurs autonomes énumérés au tableau 8 ont été créés à titre d'organisation à but lucratif et ont réalisé des bénéfices, comme on peut le constater dans les 6ème et 9ème colonnes de ce tableau. En revanche, tel n'est pas le cas des autres fournisseurs de services autonomes, ni des fournisseurs non autonomes qui, par leur nature même, ne peuvent réaliser de bénéfices.

32. L'OACI a collecté des renseignements sur les principaux déterminants pris en compte pour calculer les redevances, comme le montre le tableau 3 ci-dessous. Il est toutefois impossible de déterminer, au regard de ce tableau, comment les pays peuvent appliquer une politique fondée sur les coûts augmentés d'un rendement raisonnable des actifs puisque dans le cadre de la «politique OACI de recouvrement des coûts» indiquée dans la cinquième colonne, le rendement des actifs est considéré comme une simple possibilité.

33. La pratique réelle est également un élément important à cet égard. Ainsi, jusqu'en 1997, les États-Unis, qui disposent de l'un des systèmes de contrôle de la circulation aérienne les plus sophistiqués, ne se

TABLEAU 3
Principaux déterminants des redevances

Région	Prix de revient	Comptabilité transparente	Consultation obligatoire des usagers	Politique OACI de recouvrement des coûts	Facteurs inter-gouvernementaux	Divers
Asie et Pacifique (11 États)						
Redevances aéroportuaires	7	6	4	5		3
Redevances ANS	6	5	5	7		1
Moyen-Orient (8 États)						
Redevances aéroportuaires	5	3	3	6		1
Redevances ANS	4	2	4	5	1	
Afrique (18 États)						
Redevances aéroportuaires	9	6	7	10		1
Redevances ANS	9	5	8	11	1	1
Europe (30 États)						
Redevances aéroportuaires	12	14	12	14	6	2
Redevances ANS	25	18	14	19	6	3

Région	Prix de revient	Comptabilité transparente	Consultation obligatoire des usagers	Politique OACI de recou-vrement des coûts	Facteurs inter-gouver-nementaux	Divers
Amérique du Nord (2 États)						
Redevances aéroportuaires	2	2	2		1	
Redevances ANS	2	2	2	2	2	
Amérique cen-trale/ Amérique du Sud/ Caraïbes (6 États)						
Redevances aéroportuaires	4	3	2	3	3	
Redevances ANS	4	2	1	3	1	
Total* (75 États)						
Redevances aéroportuaires	39	34	30	38	10	7
Redevances ANS	50	34	34	47	11	5

* Les doubles réponses sont possibles.

Source: ANS Conf-WP/9.

fondaient pas sur les coûts pour fixer les redevances de survol. La FAA n'a présenté de proposition à cet égard qu'en 1997, proposition qu'elle a été contrainte de retirer à la suite de protestations. Elle a publié à titre provisoire une nouvelle règle en la matière le 6 juin 2000[12]; cette règle, qui est entrée en vigueur en août 2000, peut encore faire l'objet de commentaires publics jusqu'au 27 octobre 2000.

34. De plus, tous les fournisseurs de services, y compris ceux qui sont autonomes, exercent des pouvoirs de réglementation du trafic semblables aux pouvoirs de la police, comme nous l'avons expliqué aux paragraphes 23 à 24 ci-dessus, en application des obligations internationalement contraignantes prévues aux annexes de la Convention de Chicago. On pourrait donc faire valoir, en dépit des fondements commerciaux envisagés dans la déclaration non contraignante de l'OACI sur les redevances de services de navigation aérienne, que les redevances sont en fait appliquées à titre administratif.

35. Telle est manifestement la situation juridique réelle au sein de l'Union européenne, car la Cour européenne de justice a décidé, comme nous l'avons indiqué ci-dessus au paragraphe 28, que les redevances perçues par Eurocontrol dans l'exercice des ses fonctions opérationnelles «ne sont que la contrepartie, exigée des usagers, pour l'utilisation obligatoire et exclusive des installations et services de contrôle de la navigation aérienne. (...) Eurocontrol doit, dans son activité de perception des redevances, être regardée comme une autorité publique agissant dans l'exercice de la puissance publique».[13]

36. Enfin, s'agissant de la relation entre navigation aérienne et droits de trafic, on peut noter que les services de navigation aérienne sont fournis non seulement aux compagnies aériennes, mais aussi aux clients dont les vols ne sont pas soumis à un régime de droits de trafic, notamment les aéronefs destinés à l'aviation générale (aviation d'affaires, travaux aériens, vols d'instruction et de loisir) et les aéronefs militaires. La conciliation des besoins militaires d'espace aérien et des besoins des vols commerciaux est sans doute l'une des tâches et des difficultés les plus importantes en matière de gestion du contrôle de la circulation aérienne.

12 FAA-2000-7018-94, disponible sur http://www.faa.gov/aba/html_overflight_fees/index.htm.

13 Considérant n° 28 de la Décision de la CEJ n° C364-1992 «SAT Fluggeselleschaft mbH contre Eurocontrol» du 19 janvier 1994, dans laquelle on cite également une décision antérieure similaire dans l'affaire 29/76 LTU contre Eurocontrol, ECR 1541.

3. Évolution récente de l'économie et de la réglementation: les retards et l'encombrement sont devenus les principaux moteurs de la réforme institutionnelle et de l'innovation technologique

37. Dans le cas des services de navigation aérienne, il est difficile de distinguer l'évolution économique de l'évolution réglementaire, car cette dernière intervient souvent en réaction à des changements économiques.

(a) Une circulation toujours plus importante des aéronefs

38. Les sources de prévisions du trafic aérien sont nombreuses (constructeurs d'avions, OACI, IATA, ACI); elles s'accordent toutes à indiquer que le trafic devrait connaître une croissance considérable.

39. Dans la perspective de la conférence ANS Conf de Montréal, l'OACI a établi un document détaillé traitant non seulement de l'augmentation du nombre de passagers, mais aussi de l'accroissement de la circulation aérienne, compte tenu de la capacité croissante des aéronefs (les gros porteurs et bientôt les Super Jumbo). La conclusion de cette étude est la suivante: «La demande mondiale en matière de transport aérien, mesurée en termes de passagers-kilomètre, devrait, selon les estimations, progresser à un rythme annuel moyen de 4,5 pour cent au cours de la période 1997-2020. Les mouvements d'aéronefs durant cette même période devraient augmenter au rythme annuel moyen de 3,5 pour cent. En réponse à cette demande, on s'attend à ce que le parc aérien mondial double pratiquement, en passant de 10 000 appareils en 1998 à près de 20 000 en l'an 2020. (...) Ces perspectives de croissance présentent un défi majeur au transport aérien dans la mesure où les systèmes de gestion des aéroports et du trafic aérien devront, en principe, faire face à un trafic 2,7 fois plus important et à un doublement des mouvements d'aéronefs» (ANS Conf-WP/13).

40. Le tableau 4 ci-dessous, qui est repris du même document[14], indique le détail de ces prévisions par grand groupe de routes internationales.

14 OACI, ANS Conf-WP/13, en date du 17 février 2000, tableau 2, page 9.

TABLEAU 4
Prévisions OACI des mouvements d'aéronefs par grand groupe de routes internationales
(pourcentage d'augmentation par an – année de référence 1996)

Groupe de routes	Horizon à 5 ans	Horizon à 15 ans
Transpacifiques[a]	5,2	4,7
Atlantique Nord[a]	4,6	3,2
Amérique du Nord-Afrique	4,0	
Europe-Afrique	3,7	
Moyen-Orient-Afrique	4,2	
Asie/Pacifique-Afrique	4,7	
Intra-Afrique	5,0	
Asie/Pacifique-Moyen-Orient	4,5	
Europe-Moyen-Orient	3,3	
Intra-Moyen-Orient	5,5	
Atlantique Sud	3,3	
Atlantique central	4,8	
Intra-Amérique du Sud	2,5	
Intra-Amérique centrale/Caraïbes	3,6	
Amérique du Nord-Amérique du Sud/ Amérique centrale/Caraïbes	4,5	
Amérique du Sud-Amérique centrale/ Caraïbes	2,3	

a Année de référence: 1998.

Source: ANS Conf-WP/13.

41. Cet encombrement s'explique notamment par la croissance du trafic consécutive à la démocratisation du transport aérien, ainsi que par la concentration du trafic dans les aéroports-pivots. Il s'agit non seulement d'une concentration géographique mais aussi d'une concentration dans le temps, en particulier dans les créneaux du matin et du soir en raison des court-courriers. En outre, le système de réseaux en étoile et le partage de code encouragent l'emploi de petits avions assurant des vols plus fréquents (navettes). Ainsi, l'aéroport de Nice a enregistré en trois ans une croissance de 42 pour cent du mouvement des aéronefs tandis que le nombre de passagers n'a augmenté que de 18 pour cent pendant la même période.

42. Dans les deux régions les plus saturées, l'Europe et l'Amérique du Nord, les retards et les encombrements ont cessé de constituer un débat technique pour devenir un débat politique.

(b) Un débat axé en Europe sur l'unification de l'espace aérien

43. Entre 1990 et 1999, la circulation aérienne totale en Europe a augmenté de 51 pour cent. Simultanément, la question des retards dans cette circulation aérienne a soulevé des débats entre les opérateurs du transport aérien et les autorités de tutelle; depuis quelques années, le débat s'est étendu au grand public. Cette situation peut facilement s'expliquer au regard des chiffres du tableau 5 ci-dessous.

44. Tous ces retards ne sont pas nécessairement liés à la navigation aérienne: sur les 30,4 pour cent des vols retardés en 1999, 4 pour cent étaient dus à des conditions météorologiques, 14 pour cent à des aéroports et le reste à l'encombrement de la circulation aérienne et à des effets cumulés. En 1998, le coût de l'encombrement a été estimé à 500 millions d'euros, intervenant sous forme de coûts d'exploitations supplémentaires pour les compagnies aériennes. On a calculé que s'il n'y avait pas de retards, la consommation de carburant pourrait être réduite de 6 à 12 pour cent; en outre, les attentes provoquent un supplément d'émissions de dioxyde de carbone de 320 000 tonnes par an.

45. Selon certaines sources, cette situation est due au fait que la circulation aérienne augmente en moyenne de 8 pour cent par an alors que le système ne peut gérer une croissance supérieure à 5 pour cent. Il convient aussi de noter qu'en raison de l'encombrement du système, la relation entre la croissance de la circulation aérienne et les retards n'est pas proportionnelle, mais plutôt logarithmique. Ainsi, au cours des six premiers mois de 1999, une croissance de 5,6 pour cent du mouvement des aéronefs a entraîné une croissance de 45 pour cent des retards.[15]

46. La chronologie du débat et de l'évolution réglementaires qui est reconstituée ci-après d'une manière simplifiée révèle que les changements se sont manifestement accélérés ces deux dernières années.

47. Eurocontrol[16], fondée en 1960, a mis en œuvre le Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne (EATCHIP) depuis 1991. Ce programme a permis de faire face à une augmentation de 50 pour cent de la circulation aérienne sans que la sécurité n'en souffre. Néanmoins, compte tenu notamment du fait qu'Eurocontrol n'a pas de pouvoirs d'application, ses objectifs liés au Programme de mise en œuvre convergente ont pris du retard et n'ont été atteints qu'à 76 pour cent.

48. En 1997, Eurocontrol a mis en place l'Unité centrale de gestion des courants de trafic (CFMU) qui arbitre en dernier ressort entre des exigences incompatibles en matière d'espace aérien, décide de l'attribution finale des créneaux et, au besoin, impose des retards.

49. En juin 1997, les Ministres des Transports des États membres d'Eurocontrol ont signé une version révisée de la Convention pour que l'organisation soit en mesure d'assumer ses responsabilités plus efficacement. La

15 Définis, par convention, comme les vols ayant été retardés de plus de 15 minutes.

16 EUROCONTROL, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, compte 29 États membres: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

TABLEAU 5
Proportion des vols européens retardés de plus de 15 minutes

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
12,7%	13,3%	18,4%	18,5%	19,5%	22,8%	30,4%

Source: Association des compagnies européennes de navigation aérienne.

Convention révisée contenait une nouvelle définition des tâches d'Eurocontrol et prévoyait la création d'une nouvelle structure institutionnelle permettant à l'organisation:

- d'étendre l'espace aérien disponible afin de satisfaire aux exigences de la navigation aérienne et d'employer de manière optimale la capacité disponible dans le cadre d'un Système européen de gestion du trafic aérien (EATMS);
- de renforcer la planification de la gestion du trafic aérien en combinant les politiques en route et à l'aéroport avec la Stratégie 2000+ fondée sur le principe de la gestion «porte-à-porte»;
- de contribuer de manière efficace à la conception et à la mise en œuvre d'un système mondial de navigation par satellite;
- de renforcer sa coopération avec d'autres institutions européennes;
- de mettre en place un système d'examen des résultats de la gestion du trafic aérien et d'établissement des objectifs;
- de fixer des objectifs et des prescriptions harmonisés en matière de règlements de sécurité pour le système de gestion du trafic aérien;
- d'établir un processus de prise de décisions plus efficace reposant sur un vote majoritaire;
- d'associer systématiquement aux débats qui les concernent des organisations représentatives d'usagers de l'espace aérien et d'aéroports;
- de renforcer la coopération entre les autorités civiles et militaires.

50. Toutefois, cette convention révisée n'est pas encore entrée en vigueur car les États membres de l'UE et la Commission européenne débattent encore des modalités d'une ratification simultanée de l'ensemble des membres de la Communauté.

51. En octobre 1998, les Ministres des Transports de la Communauté européenne de l'aviation civile ont adopté le document stratégique ATM 2000+. Ce projet prévoit notamment les éléments suivants: réforme des procédures, intégration des systèmes informatiques, recherches sur l'interface homme-machine, redéfinition de la séparation verticale entre les aéronefs, systèmes mondiaux de liaison des données et améliorations de la communication. Il devrait se poursuivre jusqu'en 2015.

52. En juillet 1999, le Conseil des Ministres européen a adopté une résolution sur «la situation concernant les retards constatés dans le trafic aérien en Europe» (1999/C22/01, 19 juillet 1999) et il a chargé la Commission d'établir un rapport à ce sujet.

53. En octobre 1999, l'IATA a entrepris une étude sur les retards dans le trafic aérien et a présenté un plan en cinq points:

- adopter la stratégie ATM 2000+ dans son intégralité et mettre immédiatement en œuvre une méthode allant du sommet vers la base pour gérer et exploiter l'espace aérien comme un espace unique indépendant des frontières nationales;
- confier à Eurocontrol et à l'Union européenne les pouvoirs et les procédures réglementaires nécessaires pour que: a) il devienne possible de légiférer ensemble; b) les décisions d'Eurocontrol soient directement applicables dans les États membres; et c) les normes d'Eurocontrol soient réellement appliquées et rapidement respectées par les États membres;
- instaurer à l'échelle européenne un processus permanent de planification de la capacité pour s'assurer que la capacité du réseau européen est accrue au moment et à l'endroit requis;
- libéraliser la fourniture de services de circulation aérienne par la commercialisation, la privatisation ou la transformation en société, selon la situation de chaque État européen;
- instaurer des mesures d'encouragement pour les fournisseurs de services de circulation aérienne afin que ceux-ci offrent aux usagers de l'espace aérien une capacité suffisante et une organisation efficace des transports aériens, et pour que leurs activités soient rentables.

54. En décembre 1999, la CANSO a formulé sa propre proposition aux fins de la réunion des Ministres des Transports de l'UE de décembre 1999 et pour la Conférence des Ministres des Transports CEAC-MATSE de janvier 2000. D'une certaine manière, ces propositions sont semblables à celles de l'IATA:

- adopter la stratégie ATM 2000+ dans son intégralité;

- la fourniture de services devrait être exemptée de tout contrôle politique et les États devraient mettre à la disposition des fournisseurs de services certaines ressources appropriées telles que l'espace aérien et le spectre radioélectrique, en les libérant de toute contrainte liée aux frontières nationales;

- les fournisseurs de services devraient assumer la responsabilité de la sécurité et des performances du système de gestion du trafic aérien puisqu'ils sont en mesure de répondre directement à la demande et de développer les services;

- le mécanisme actuel d'organisation de la gestion du trafic aérien devrait être modifié afin que des mesures d'encouragement puissent être mises en place de telle sorte que les fournisseurs de services soient en mesure d'être efficaces en termes de services, de valeur et de sécurité;

- il conviendrait d'instaurer des autorités de réglementation distinctes pour protéger les intérêts des consommateurs en encourageant la concurrence chaque fois que cette méthode est possible et appropriée, tout en continuant d'imposer un strict respect des normes de sécurité.

55. Le 6 décembre 1999, la Commission européenne a présenté au Conseil des Ministres et au Parlement européen une communication intitulée «La création du ciel unique européen».[17]

56. Dans sa communication, la Commission conclut tout d'abord, au regard de statistiques semblables à celles qui précèdent, qu'il est nécessaire de prendre des mesures politiques au plus haut niveau. Elle estime par exemple qu'en 1998, le coût indirect des retards enregistrés dans le trafic aérien s'élevait à 5 400 millions d'euros et que les coûts d'exploitation directs de ces retards pour les compagnies aériennes était de 600 millions d'euros. Elle souligne que la Communauté a contribué financièrement aux efforts de recherche dans le domaine de la gestion du trafic aérien et rend hommage à la stratégie ATM 2000+ d'Eurocontrol, qui est fondée sur le principe de la gestion «porte-à-porte». En revanche, la Commission reconnaît qu'on ne peut raisonnablement attendre aucune révolution technologique à court terme. Elle met en lumière le manque d'interfonctionnement entre les systèmes nationaux, qui crée un effet de collision dans l'ensemble du système et place des limites artificielles à la capacité des pays voisins, ou entraîne une sous-utilisation de cette capacité. Elle indique que les besoins antagonistes de la circulation aérienne militaire et civile sont à présent partiellement résolus par le principe d'«usage flexible de l'espace aérien» en vertu duquel une partie de l'espace aérien militaire est mis à la disposition des usagers civils. Néanmoins, la Commission constate que ce principe n'est mis en œuvre qu'au niveau national et qu'il est rarement administré par un organisme de réglementation indépendant et neutre. Elle souligne par ailleurs que les États s'opposent parfois à la réorganisation transfrontières des routes pour pouvoir continuer à percevoir les redevances correspondantes. Elle conclut à cet égard que l'espace aérien est un bien commun qui devrait être géré de manière collective comme un espace unique, indépendamment des frontières nationales, en vue de satisfaire tous ses usagers – civils comme militaires – et d'optimiser la gestion du trafic aérien.

57. À cette fin, la Commission propose de confier à un organisme central la pleine responsabilité de la gestion de l'espace aérien européen, tant au niveau stratégique que tactique. S'agissant des investissements en équipements, des ressources humaines et enfin de la capacité, elle note dans sa communication qu'Eurocontrol a entrepris une étude sur les besoins de capacité intitulée «Planification de la capacité à moyen terme». Elle suggère que ces travaux soient encouragés et que l'on décide de procéder à des augmentations de capacité ciblées conformément aux dispositions de la Convention révisée d'Eurocontrol.

58. Après avoir débattu de la notion de gestion des courants de trafic aérien (voir plus haut le paragraphe 21), la Commission conclut que cette fonction devrait être centralisée et régie par des règles de haut niveau. Elle propose ensuite de distinguer la réglementation imposant l'embarquement d'équipements obligatoires des activités des fournisseurs de services de circulation aérienne.

59. La Commission suggère par ailleurs que la fourniture de services de circulation aérienne au sens strict de cette expression soit réglementée pour faire en sorte que ces services soient conformes aux niveaux de sécurité et d'interfonctionnement requis. Lorsque ces services sont fournis dans un contexte de monopole, la Commission propose aussi qu'ils soient soumis à une réglementation économique pour garantir que

17 COM(1999) 614 final 2, en date du 6 décembre 1999, disponible sur http/europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/1999/com1999_0614en01.pdf.

les performances opérationnelles ou les niveaux de services convenus soient respectés. Elle suggère de séparer la fonction réglementaire de la fourniture de services et les organismes de réglementation économique des organismes de réglementation en matière de sécurité. Cette distinction devrait notamment s'appliquer à Eurocontrol. Il convient en outre de mettre en place de nouvelles mesures d'encouragement reposant sur des récompenses ou des sanctions. Enfin, la Commission déterminera aussi s'il est techniquement et économiquement possible de dissocier les services de circulation aérienne.

60. Cette importante communication a provoqué un débat passionné; elle a également fait naître des tensions parmi les travailleurs et a entraîné des conflits sociaux.

61. En janvier 2000, le volet européen du Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne ont publié une déclaration comparable à celles de l'IATA et de la CANSO dans laquelle elles exhortaient les États à mettre en place une chaîne de commande et un mécanisme de mise en œuvre. Elles demandaient en outre que les organismes de réglementation soient séparés des fournisseurs de services de circulation aérienne et que l'espace aérien soit géré en fonction des besoins du marché, et non selon des frontières artificielles.

62. À la suite de sa communication de décembre 1999, la Commission a établi un groupe de travail de haut niveau comprenant des représentants de compagnies aériennes, de fournisseurs de services de navigation aérienne, de syndicats et de consommateurs.

63. En juin 2000, la Commission a déclaré au Conseil des Ministres que les premiers résultats des travaux de ce groupe de travail de haut niveau étaient les suivants:

- l'Europe avait besoin à la fois d'un puissant organisme de réglementation et d'une réglementation ou d'une législation qui soit cohérente dans l'ensemble de l'Europe;

- l'espace aérien devait être considéré comme une ressource commune, sans frontières internes, et l'Europe devait s'efforcer d'instaurer une gestion intégrée de cet espace. L'espace aérien supérieur ferait l'objet d'une attention prioritaire;

- les besoins militaires d'espace aérien devaient être respectés, mais il convenait de minimiser l'usage discriminatoire d'espace aérien à des fins militaires: les usagers militaires comme les usagers civils étaient résolus à améliorer les accords prévoyant un usage coordonné et à établir des procédures d'arbitrage;

- cette réforme nécessitait une participation et un engagement actifs des contrôleurs de la navigation aérienne. Il convenait de recruter davantage de contrôleurs pour préserver la culture de sécurité très développée des Européens;

- des mesures d'encouragement étaient nécessaires pour améliorer la capacité d'interfonctionnement entre tous les domaines de la gestion de la navigation aérienne en Europe.

64. En août 2000, l'IATA et la CANSO ont publié une déclaration conjointe intitulée «Une vision commune de l'avenir de la gestion de la navigation aérienne en Europe» dans laquelle elles appellent à la création d'un organisme central de réglementation européen, à l'ouverture du marché et à la réglementation de la concurrence.

65. En septembre 2000, la Commission a proposé la création d'un Service de sécurité de l'aviation européenne dont la fonction consisterait essentiellement à établir des certifications – cette tâche est actuellement dévolue aux Autorités conjointes de l'aviation (on trouvera de plus amples détails et des références sur cette dernière organisation dans le document S/C/W/163, au chapitre consacré à la maintenance). Le Service de sécurité pourrait également servir d'organisme central de réglementation pour les questions de sécurité en matière de contrôle de la navigation aérienne, et en particulier pour la réglementation des opérations aériennes.

66. Le rapport final du groupe de haut niveau, qui devait tout d'abord être publié à l'automne 2000, est désormais attendu pour la fin de l'année. Les débats qui suivront sa publication devraient être houleux car il s'agit d'une question politiquement sensible. L'éventualité d'une séparation fonctionnelle simple entre l'organisme de réglementation et les fournisseurs de services pourrait constituer un compromis.

(c) Un débat embryonnaire aux États-Unis

67. Aux États-Unis, le débat sur la réforme institutionnelle de la gestion de la navigation aérienne n'a pas encore atteint la même intensité qu'en Europe, sans doute en raison du fait que l'espace aérien américain

est moins fragmenté que celui de l'Europe.[18] Cependant, le débat public sur les retards du trafic aérien s'est récemment animé: les plaintes des passagers ont plus que doublé en 1999 par rapport à 1998. Les principaux motifs de ces plaintes sont les retards et les annulations de vols, celles-ci étant dues, pour une large part, aux retards du trafic aérien, bien que les causes météorologiques semblent jouer un rôle plus important qu'en Europe.

68. Il est difficile de réunir des statistiques cohérentes sur les retards car l'un des problèmes auxquels se heurtent les compagnies aériennes et la FAA tient à l'absence de système de mesure harmonisé. On dispose néanmoins de quelques données fragmentées. Le nombre de retards s'est accru de 58 pour cent entre 1995 et 1999, tandis que les annulations de vols ont augmenté de 68 pour cent alors que le nombre total d'opérations aériennes n'a progressé que de 8,3 pour cent. L'importance des retards s'est également accrue de quelque 18 pour cent pendant cette période. Une nouvelle méthode de mesure établie par la DOT, qui combine les retards prévus et imprévus enregistrés par dix grands transporteurs, révèle que les retards ont augmenté en moyenne de 42 pour cent entre 1998 et 1999, passant de onze à 16 minutes. Les retards de plus d'une heure au décollage, qui constituent une part marginale de l'ensemble des retards, ont cependant augmenté de 130 pour cent entre 1995 et 1998. L'Association du transport aérien (ATA) a estimé que le coût des retards devait s'élever à 4,6 milliards de dollars EU en 1998, soit une progression de 5 pour cent par rapport à 1997.

69. À la mi-1998, le secteur estimait qu'une nouvelle législation risquait d'être mise en place pour rendre obligatoire certaines procédures destinées à améliorer l'ensemble des services. Par crainte de ce qu'elles appelaient une «re-réglementation», les compagnies aériennes ont volontairement instauré un programme intitulé «le client d'abord». Ce programme permettait notamment d'offrir les tarifs les plus bas du marché, d'informer les clients des retards et des annulations de vols connus, de leur permettre d'effectuer ou d'annuler des réservations dans un délai de 24 heures sans pénalité, et d'augmenter le poids autorisé pour les bagages. Durant l'été 2000, certains députés américains ont indiqué, après avoir pris connaissance des rapports à mi-parcours de l'Inspecteur général de la DOT, qu'ils étaient disposés à encourager une nouvelle législation en faveur des passagers.

70. En août 2000, le Secrétaire aux Transports a convoqué un sommet d'urgence entre les principaux transporteurs, les administrateurs du contrôle de la navigation aérienne et les représentants des syndicats pour trouver des moyens d'améliorer la situation à court terme et relancer le débat sur les difficultés à plus long terme. À cette occasion, la FAA a présenté un plan contenant 21 initiatives dont onze devaient être achevées à la fin du mois d'octobre pour régler sept «points de blocage» dans des aéroports situés à l'est du Mississippi, d'Atlanta à Boston. Ces 21 changements possibles ont en fait été annoncés par l'administration de la FAA le 9 octobre 2000. Ils prévoient notamment un usage plus efficace de l'espace par une réduction de la séparation verticale de 2 000 à 1 000 pieds entre les aéronefs volant au-dessus de 29 000 pieds. Il est aussi prévu que les court-courriers volent plus bas, entre 8 000 et 20 000 pieds, que les miles parcourus en file soient réduits et que le nombre de routes d'arrivée et de départ à basse altitude soit augmenté. Pour régler les problèmes de statistiques et les problèmes des systèmes d'information évoqués plus haut, on a créé un groupe de travail sur la qualité des services et un second groupe de travail chargé d'accélérer les investissements dans des infrastructures telles que les pistes de décollage et l'expansion des aéroports. Ces décisions faisaient suite à l'adoption de la loi sur la reconduction de la FAA, qui s'accompagnait d'une enveloppe de 40 milliards de dollars EU.

71. En septembre 2000, les compagnies aériennes ont proposé qu'en cas de grave encombrement, l'interdiction de la coordination des vols entre les compagnies soit levée et que cette coordination soit exemptée au cas par cas de la législation antitrust. On considère que l'absence de coordination est l'une des causes principales des retards, car les compagnies aériennes programment toutes des vols aux heures de pointe alors que le système est physiquement incapable de recevoir ce volume de trafic.

72. Le débat institutionnel est moins animé. Bien que certaines organisations telles que l'American Automobile Association (AAA), qui est l'organisation la plus importante dans le domaine des voyages de loisir, ait appelé à une privatisation du système de navigation aérienne, la question n'est manifestement pas à l'ordre du jour du Gouvernement ou du Congrès. Les compagnies aériennes elles-mêmes sont divisées: la société Continental souhaite une privatisation partielle; la société Northwest, pour sa part, y est opposée

18 On observe néanmoins un certain degré de fragmentation depuis septembre 1999. Une étude de la FAA indique qu'une mauvaise communication entre les gestionnaires de la navigation aérienne dans les diverses régions et le centre de commande de la FAA à Washington, ainsi que l'absence de matériel normalisé constituent les principales causes de retard dans la navigation aérienne. À la suite de ce rapport, les processus de gestion et le système d'information météorologique ont été centralisés à Washington. Toutefois, selon certaines sources de ce secteur, la centralisation a en fait aggravé la situation.

car elle considère que cette décision entraînerait un accroissement des coûts et une concentration des investissements dans certains grands aéroports-pivots. Les sociétés American Airlines et United ont choisi d'adopter une position intermédiaire: elles sont favorables à un statu quo institutionnel tandis que des disciplines de gestion, des méthodes comptables et des systèmes de mesure des résultats propres au secteur privé seraient appliqués à la FAA. Celle-ci a partiellement devancé ces exigences en décidant de se transformer en «organisation semi-autonome fondée sur les résultats».

73. Comme d'ordinaire, la presse spécialisée manque de données sur le reste du monde et les organisations internationales disposent de peu de documents. Les Membres souhaiteront peut-être réfléchir aux possibilités et aux moyens de réunir ce type de renseignements.

(d) Une situation financière qui s'améliore mais qui se heurte à de nouvelles difficultés

74. Dans le contexte de la Conférence ANS Conf, l'OACI a recueilli des données sur la situation financière des fournisseurs de services de navigation aérienne (document ANS Conf-WP/3 en date du 3 mai 2000). Environ 70 États ont répondu à l'enquête, mais ces États représentent plus de 75 pour cent du trafic. Une enquête similaire avait été menée en 1989 mais le nombre de réponses obtenues était inférieur (49 États).

75. En ce qui concerne les aéroports, la comparaison entre les données de 1989 et de 1999 révèle que la situation financière des fournisseurs de services de navigation aérienne s'est considérablement améliorée. Les revenus étaient égaux ou supérieurs aux dépenses dans 49 États sur 62 en 1999, alors qu'en 1989 ce chiffre était de 24 États sur 49. La situation s'est améliorée dans toutes les régions.[19]

76. Néanmoins, toujours en ce qui concerne les aéroports, les dépenses ont sans doute été sous-estimées dans certains cas. Parmi les diverses raisons de l'amélioration de la situation, l'OACI indique que les États accordent une importance croissante au recouvrement des coûts des services de navigation aérienne, que le trafic continue d'augmenter et qu'un nombre croissant d'États perçoivent des redevances d'approche et d'aérodrome.

77. Les services ATS et COM représentent la majeure partie des dépenses (de 75 à 90 pour cent), tandis que la part des services MET se situe entre 5 et 20 pour cent, celle des services AIS est d'environ 5 pour cent et celle des services SAR se situe entre 0 et 3 pour cent. La part des services ATS et COM s'est également accrue en termes relatifs en raison des investissements lourds qui ont été effectués dans ces domaines. De même, la part relative de leurs coûts de dépréciation et/ou d'amortissement est passée de 9 à 17 pour cent.

78. En termes de sources de financement, l'enquête de l'OACI révèle une diversification considérable, comme l'illustre le tableau 6 ci-dessous.

79. Selon l'OACI, cette tendance va encore s'accentuer car les États font de plus en plus souvent appel au secteur privé ou à des organismes publics ou semi-publics financièrement autonomes pour financer les investissements dans les services de navigation aérienne.

80. On ne dispose pas de données permettant de comparer les excédents d'exploitation et les dépenses d'équipement, alors que cette comparaison peut être effectuée pour les aéroports (S/C/W/163, paragraphe 88). Néanmoins, la CANSO estime que sur les 250 à 350 milliards de dollars EU que l'OACI juge nécessaires pour les investissements en infrastructures d'aéroports et de navigation aérienne entre 1999 et 2005[20], au moins 50 milliards devraient être consacrés aux infrastructures de navigation aérienne. De même, après avoir reconnu que de nombreux États

19 On trouvera le détail de la situation par région au tableau 5, page 9 du document ANS Conf-WP/3.

20 Voir le document S/C/W/163/Add.1, paragraphe 91.

TABLEAU 6
Principales sources de financement des services de navigation aérienne (ANS) dans 71 États 1999

		Auto-financement	État	Prêts ou aides d'États étrangers	Banques ou fonds de développement	Prêts commerciaux		Capital social	Autres
						Nationaux	Étrangers		
Existantes	Nombre d'ANS	53	33	17	20	15	20	5	4
Prévues		26	7	7	9	11	11	6	0

ne disposeraient peut-être pas de fonds suffisants, notamment pour mettre en œuvre le système CNS/ATM, l'OACI a entrepris de recenser activement toutes les sources de financement disponibles et potentielles. Elle s'efforce en particulier de trouver de nouvelles applications à la notion de financement conjoint (voir le paragraphe 16 ci-dessus) et envisage la création d'un Mécanisme financier international pour la sûreté de l'aviation (IFFAS). Cette dernière idée fait l'objet d'un vif débat entre les membres de l'OACI.

(e) Une évolution limitée mais appréciable des structures institutionnelles, essentiellement motivée par des considérations financières

81. Dans le contexte de la conférence ANS Conf, l'OACI a réuni des données sur la propriété et l'exploitation des services de navigation aérienne. Les résultats de cette étude sont détaillés par région dans le tableau 7 ci-dessous. Il est malheureusement impossible d'établir des comparaisons avec des données systématiques antérieures car il s'agissait de la première étude générale menée à ce sujet.

82. Le tableau 8 ci-après, qui a été établi par la CANSO, présente les caractéristiques essentielles des différents membres de cette organisation, qui regroupe des fournisseurs de services commerciaux de navigation aérienne.

TABLEAU 7

Propriété et exploitation des services de navigation aérienne[21]

Région	Propriété et exploitation						Perception des redevances	
	Entité autonome du secteur public	Direction de l'aviation civile	Ministère ou autre administration nationale	Agence d'exploitation internationale	Entité privée	Autre	Perçues par l'organe lui-même	Perçues par un autre organe ou une autre agence
Asie/Pacifique (14 États)								
Structure actuelle	8	7	2	0	0	0	10	2
Structure prévue	4	1	2	0	0	0		
Moyen-Orient (8 États)								
Structure actuelle	0	6	1	0	0	1	6	2
Structure prévue	2	0	0	0	0	0		
Afrique (19 États)								
Structure actuelle	8	9	2	2	0	0	15	5
Structure prévue	4	1	0	0	0	0		
Europe (29 États)								
Structure actuelle	17	8	3	0	0	2	15	25
Structure prévue	7	2	4	0	2	1		
Amérique du Nord (2 États)								
Structure actuelle	0	0	1	0	1	0	1	0
Structure prévue	0	0	0	0	0	1		
Caraïbes/Amérique centrale/du Sud (9 États)								
Structure actuelle	4	2	3	3	1	0	9	3
Structure prévue	0	0	1	0	0	0		
Total (81 États)								
Structure actuelle	37	32	12	5	2	3	56	37
Structure prévue	17	4	7	0	2	2		

21 Les renseignements figurant dans ce tableau sont détaillés pays par pays dans le document ANS Conf-WP/18 Add.1.

TABLEAU 8

Caractéristiques des principaux fournisseurs de services commerciaux de navigation aérienne

Pays	Nom	Année de fondation/de transformation en société	Type d'entreprise	Actionnaire	Bénéfices?	Recettes	Employés	Bénéfices	Investissement à l'étranger
Afrique du Sud	Air Traffic & Navigation Services	1994	Entreprise publique	100 pour cent publique	Oui	SAR 165 302 M	564	SAR 26 520 M	
Allemagne	Deutsche Flugsicherung (DFS)	1993	Société à responsabilité limitée	100 pour cent publique	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	US$ 707 332 M	5 038	US$ 57 346 M	
Australie	Airservices	1988	Entreprise publique	Aucun	Objectifs de retour sur investissements (ROI)	US$ 349 023 M	3 954	US$ 26 981 M	
Autriche	Austrocontrol	1955/1994	Société à responsabilité limitée	100 pour cent publique	Aucun	US$ 139 567 M	1 059		
Belgique	Belgocontrol	1998	Entité commerciale publique		Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	BEF 6 317 B	972	BEF 281 M	
Canada	NAV Canada	1996	Société privée à capital autre que par actions	Aucun	Aucun	US$ 632 096 M	5 200		
Espagne	Aéropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	1990/1997	Entreprise publique	Aucun	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	€ 353 483 M	9 200 au total, dont 2 948 dans les services ANS	€ 10 008 M	

Pays	Nom	Année de fondation/de transformation en société	Type d'entreprise	Actionnaire	Bénéfices?	Recettes	Employés	Bénéfices	Investissement à l'étranger
Estonie	Services de navigation aérienne d'Estonie	1998	Société à responsabilité limitée	100 pour cent publique		EKR 113 736 M	120		
Irlande	Irish Aviation Authority	1994	Société à responsabilité limitée	100 pour cent publique	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	€ 76 282 M	493	€ 6 217 M	
Italie	Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV)						3 240		
Lettonie	Latvijas Gaisa Satiksme (LGS)	1991/1997	Société anonyme	100 pour cent publique	Oui, mais contrôlés par l'Etat	LVL 9 433 M	109	LVL 0 703 M	
Nouvelle-Zélande	Airways Corporation of New Zealand	1987	Entreprise publique			US$ 45 362 M	614	US$ 3 378 M	
Pays-Bas	Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	1945/1993	Entreprise publique	Aucun	Aucun	NLG 338 162 M	879		
Portugal	NAV Portugal	1978/1999	Entreprise publique	100 pour cent publique	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	US$ 117 024 M	986		
République tchèque	ANS de la République chèque	1997	Entreprise publique	Aucun	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	US$ 53 134 M	736	US$ 13 571 M	

Pays	Nom	Année de fondation/de transformation en société	Type d'entreprise	Actionnaire	Bénéfices?	Recettes	Employés	Bénéfices	Investissement à l'étranger
Roumanie	Romanian Air Traffic Services Administration (ROMATSA)	1953/1991	Entreprise publique		Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts		1 937		
Royaume-Uni	National Air Trafic Services (NATS)	1962/1996	Filiale contrôlée à 100 pour cent par UK CAA	Aucun	Oui, mais des redevances sont appliquées aux usagers pour le recouvrement des coûts	£ 535 012 M	5 372	£ 14 717 M	
	SERCO					£ 807 544 M		£ 29,332 M	
Suisse	Swisscontrol	1921/1987	Société anonyme	Publique à 99,85 pour cent, avec 0,15 pour cent d'autres actionnaires	Aucun	CHF 265 174 M	902		
Thaïlande	Aerothai	1963/	Société à responsabilité limitée à capital en actions nominatives	État: 91 pour cent, compagnies aériennes: 9 pour cent	Aucun	TBT 1 818 B	682		
Ukraine	Ukrainian State Air Traffic Services Enterprise (UkSATSE)	1993/1998	Entreprise publique	Aucun	Oui	US$ 56 678 M	3 656	US$ 23 373 M	

83. Il est utile de noter que la liste des membres de la CANSO est plus restreinte (21 membres) que celle des «entités autonomes du secteur public» (37 actuellement et 17 prévues), des «entités privées» (deux actuellement, deux prévues) et des «autres entités» (trois actuellement, deux prévues) figurant dans le tableau 7.

84. Les pays concernés par ces différences sont les suivants:

- pour les entités autonomes du secteur public existant actuellement: Algérie, Bolivie, Brésil, Brunei Darussalam, Bulgarie, Finlande, Grèce, Grenade, Maldives, Malte, Maroc, Norvège, Pakistan, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Singapour, Sri Lanka, Suède, Tunisie, Ouganda, Tanzanie, Zimbabwe;

- pour les entités autonomes du secteur public qui sont prévues: Botswana, Iran, Kenya, Koweït, Namibie, Pologne, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Tadjikistan;[22]

- pour les entités privées actuelles: Brésil;[23]

- pour les entités privées prévues: Lithuanie;

- pour les «autres» entités actuelles: Pologne et Qatar;[24] et

- pour les «autres» entités prévues: les États-Unis, qui envisagent de transformer le service concerné de la FAA en «organisation semi-autonome fondée sur les résultats».[25]

85. Cette tendance à la «commercialisation» ne peut être comparée, par son échelle, à celle qui touche les aéroports. Les organismes autonomes énumérés dans le tableau de la CANSO sont soit des entreprises publiques, soit des sociétés commerciales appartenant à 100 pour cent à l'Etat. Dans deux cas seulement, d'autres acteurs en détiennent des parts, et cette participation extérieure est très marginale (9 pour cent en Thaïlande, 0,95 pour cent en Suisse). Aucune société étrangère n'est actionnaire de ces organismes et aucun d'entre eux ne possède d'intérêts commerciaux en dehors de son territoire national.

86. Il est aussi utile de noter que pour répondre au même impératif financier, c'est-à-dire pour trouver des ressources stables et prévisibles, et pour obtenir la même capacité d'emprunt, certains pays ont été contraints de recourir à des formules différentes de la transformation en société ou de la privatisation. Ainsi, la France a choisi le système classique de fourniture de services de contrôle de la navigation aérienne par un organisme public (en l'occurrence, une Direction du Ministère des Transports sans personnalité juridique distincte de l'État); en revanche, elle a créé un «budget annexe de la navigation aérienne», c'est-à-dire une formule budgétaire exceptionnelle conférant à cet organisme une certaine capacité d'emprunt.

87. Le premier cas dans lequel on a envisagé une propriété privée partielle et une forte participation d'une société étrangère était la privatisation à 46 pour cent de NATS, la société de navigation aérienne du Royaume-Uni, dans le cadre d'un partenariat public-privé qui devrait voir le jour en mars 2001. Quatre consortiums sont en concurrence: «Novares» (Lockeed Martin – New Zealand Airways Corporation - Apax partners); «Nimbus» (SERCO - PPM Venture/Raytheon Systems Ltd); «Airlines Group» (British Airways - British Midlands - Virgin Atlantic - Airtours - Britannia - JMC - easyJet - Monarch) et la «Irish Aviation Authority». Il est intéressant de noter la présence, dans ces consortiums, de fabricants d'équipements (Lockeed, Raytheon et à un stade antérieur de la soumission d'offres, Boeing et Thomson CSF) qui travaillent pour des compagnies aériennes traditionnellement rivales mais réunies dans ce cas par crainte d'une escalade des redevances, ainsi que la présence de sociétés financières (Apax partners et PPM Venture, la filiale de capital-risque de la Société d'assurance Prudential) et de fournisseurs étrangers de services de navigation aérienne (New Zealand Airways Corporation, SERCO, Irish Aviation Authorities).

88. Toutefois, même dans ce cas particulier l'État conservera à court terme une part de 49 pour cent, et à long terme une part de 30 pour cent ainsi qu'une action préférentielle permanente (les employés recevant les 5 pour cent restants). Le montant précis de la participation étrangère est encore inconnu car il varie d'un consortium à l'autre. Une fois encore, ce processus se justifie surtout par les besoins financiers du système, puisque l'objectif consiste à financer d'ici 2010 des investissements à hauteur de 1,3 milliard de livres sterling pour tenir compte des prévisions de croissance du trafic de 43 pour cent.

22 Huit pays (au lieu des 17 mentionnés ci-dessus) car dans neuf cas l'OACI a coché à la fois les lignes «Structures actuelles» et «Structures prévues», voir le doc. ANS Conf-WP/18, Appendice A.

23 L'OACI mentionne aussi dans cette catégorie NAV Canada, qui est Membre de la CANSO.

24 L'OACI mentionne aussi dans cette catégorie l'Ukraine, qui est Membre de la CANSO.

25 On trouvera de plus amples renseignements sur cette politique américaine dans le document intitulé «Air traffic services performance plan, fiscal years 2000-2002», octobre 1999. L'OACI mentionne aussi dans cette catégorie UK NATS, un futur «partenariat public/privé» qui est déjà Membre de la CANSO.

89. Pour être précis, sur le plan juridique, la création de NAV-Canada en 1996 était aussi une privatisation et l'OACI la considère comme telle (voir le document ANS Conf-WP/6, appendice A, page 5, paragraphe 3.15). Cependant, la nouvelle entité est une «société privée sans actions» qui ne compte pas d'actionnaire extérieur ou étranger et qui fonctionne à titre non lucratif.

B. UN SYSTÈME INTERNATIONAL DE REDEVANCES SOUMIS À RUDE EPREUVE

90. Nous décrirons dans le présent chapitre 1) le système classique de perception des redevances convenu à l'échelle internationale, et 2) les débats menés et les décisions prises à la conférence ANS Conf organisée à Montréal en juin 2000.

91. Ce système de redevances joue un rôle essentiel dans les conditions d'exploitation des compagnies aériennes car il détermine de manière très précise les modalités de calcul et de perception des redevances d'installation et services de route, qui représentent des milliards de dollars chaque année. Le tableau 9 ci-dessous, donne un aperçu des montants en jeu.

92. Ce chapitre est largement inspiré des renseignements figurant dans le document n° 9161/3 de l'OACI intitulé «Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne» (troisième édition, 1997) et dans le document n° 9082/5 intitulé «Déclaration du Conseil sur les redevances de services de navigation aérienne» (1997) ainsi que des documents pertinents relatifs à l'ANS Conf.

1. Un système de redevances convenu à l'échelle internationale

93. Les principes de facturation de l'OACI sont énoncés dans deux séries différentes de documents de nature juridique distincte. La première série de documents est la Convention de Chicago (article 15), qui est juridiquement contraignante pour les membres de l'OACI et peut donc être invoquée devant le système de règlement des différends de l'organisation (quoique cette instance soit rarement saisie). La seconde série de documents, qui n'est pas contraignante mais qui est très détaillée, est la Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances de services de navigation aérienne.

(a) Article 15 de la Convention de Chicago

94. La politique fondamentale établie par l'OACI dans le domaine des redevances de services de navigation aérienne est exprimée dans l'article 15 de la Convention de Chicago, qui contient les dispositions suivantes (ce texte traite à la fois des redevances d'aéroport et des redevances de navigation aérienne; les passages propres aux services de navigation aérienne ont été mis en gras):

> «Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. **De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.**
>
> Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et **installations et services de navigation aérienne** par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:
>
> - pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires; et
>
> - pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par

TABLEAU 9
Redevances d'installation et services de route (1993-1998)

Redevances d'installations *de route*	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Montant (millions de dollars EU)	5 420	5 950	7 120	7 010	7 650	8 460
Proportion de redevances d'exploitation (%)	2,4	2,5	2,8	2,6	2,8	3,0

ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. **Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.**»

95. Ce dernier principe a parfois été interprété dans le sens d'une interdiction des redevances qui seraient appliquées lorsqu'un aéronef entre dans un État ou en sort, ou encore le survole. Tel n'était toutefois pas le but de ce principe car tous les États sont pleinement en droit de recouvrer, par le biais de redevances, le coût des services qu'ils fournissent à des exploitants d'aéronefs. L'objectif fondamental de ce principe tenait au fait qu'un État ne devrait pas percevoir de redevances uniquement pour avoir accordé l'autorisation d'entrer sur son territoire, de le quitter ou de le survoler. Un tel principe est comparable, mais pas exactement similaire, aux dispositions de l'article V:4 du GATT aux termes desquelles «[t]ous les droits et règlements appliqués par les parties contractantes au trafic en transit en provenance ou à destination du territoire d'autres parties contractantes devront être raisonnables, eu égard aux conditions du trafic». Ces dispositions s'appliquent au transit aérien de marchandises mais pas à l'exploitation des aéronefs en transit (article V:7 du GATT).

96. Les diverses obligations des États en termes de traitement NPF, de traitement national, de publication et de consultations sont exactement identiques aux obligations qui visent les aéroports et qui sont décrites en détail aux paragraphes 133 à 138 du document S/C/W/163/Add.1.

97. En ce qui concerne les aéroports, le système de règlement des différends de l'OACI n'a jamais été employé pour des questions de redevances de navigation aérienne. L'IATA veille aussi attentivement au respect de l'article 15 du point de vue des services de navigation aérienne, mais la situation à cet égard semble relativement moins tendue que pour les redevances d'aéroport.

98. L'enquête de l'OACI confirme cette analyse: en effet, sur 75 réponses, 47 États déclaraient appliquer la politique de l'OACI en matière de recouvrement des coûts (alors que 38 aéroports seulement appliquent cette politique) et 34 États procédaient aux consultations obligatoires avec les usagers[26] (contre 30 aéroports). L'OACI attribue cette différence au fait que les organismes autonomes et les processus de privatisation sont plus fréquents et en vigueur depuis plus longtemps dans le domaine de l'exploitation aéroportuaire que dans les services de navigation aérienne. Cette situation relativement moins tendue s'illustre aussi par le fait que l'IATA et la CANSO ont été en mesure de publier, ces dernières années, plusieurs documents traduisant une position commune en matière de réforme réglementaire. Toutefois, on notera que la prise de position de l'IATA en faveur d'une «commercialisation» est subordonnée à un certain nombre de conditions préalables. Ces conditions, qui sont énumérées dans le document ANS Conf-WP/26[27], sont notamment les suivantes:

- la pleine participation des usagers, du début jusqu'à la fin du processus de commercialisation;
- une politique de calcul des redevances fondée sur les coûts et établie en consultation avec les usagers;
- des redevances:
  - déterminées sur la base de coûts transparents, équitables et raisonnables;
  - conformes aux accords et obligations internationaux de l'État en cause;
  - conformes aux politiques et principes de l'OACI en matière de redevances d'usage; et
  - faisant l'objet d'un processus de réglementation (idéalement, par le moyen d'un organe directeur indépendant).

(b) Déclaration du Conseil de l'OACI aux États contractants sur les redevances de services de navigation aérienne

99. La Déclaration du Conseil aux États contractants sur les redevances de services de navigation aérienne,

26 Les doubles réponses sont possibles.

27 Document ANS Conf-WP/26 en date du 16 décembre 1999, Cinquième partie.

qui figure à l'annexe 1 du présent document, fournit des orientations politiques supplémentaires et plus détaillées dans le domaine de ces redevances. Comme pour les redevances d'aéroport, cette Déclaration a été plusieurs fois révisée.

100. La prévention de la discrimination entre les clients des services de navigation aérienne n'est pas le seul objectif de cette déclaration, qui de fait vise essentiellement à établir un équilibre économique délicat et très détaillé entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Comme pour les redevances d'aéroport, cette déclaration n'est pas contraignante et l'OACI compte sur une «forte obligation morale» pour garantir son respect; elle juge au demeurant que telle est la pratique générale.

101. Les principes énoncés dans la Déclaration du Conseil traitent de sujets tels que les coûts pris pour base de calcul des redevances de services de navigation aérienne, la répartition des coûts de services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques, les systèmes de redevances de services de navigation aérienne, les redevances de contrôle d'aérodrome et d'approche, les redevances de services de navigation aérienne de route, les redevances pour l'utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas le pays fournisseur, et les consultations avec les usagers au sujet des redevances et de la planification des services de navigation aérienne.

102. La Déclaration contient des dispositions prévoyant un équilibre entre les intérêts des fournisseurs de services de navigation aérienne et ceux des usagers de ces services, ainsi que des obligations de consultation entre fournisseurs et usagers; ces dispositions sont semblables à celles qui visent les aéroports.

103. Un principe fondamental énoncé dans cette Déclaration tient au fait que lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter leur part des coûts y afférents, mais l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des charges qui ne lui sont pas imputables à juste titre. Le coût à partager comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations (paragraphe 34 (i)).

104. D'autres principes et recommandations sont particulièrement pertinents au regard des coûts permettant de calculer les redevances de services de navigation aérienne, des systèmes de redevances et de la perception des redevances:

a) les États sont encouragés à tenir, pour les services de navigation aérienne qu'ils fournissent, des comptes qui soient établis d'une manière telle que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient déterminées de façon appropriée en fonction des coûts (paragraphe 32); en outre, à des fins de consultation, des renseignements financiers adéquats devraient être communiqués aux usagers (paragraphe 45 (ii));

b) les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs pour contribuer aux immobilisations nécessaires (paragraphe 34 (iv));

c) les coûts des services de navigation aérienne devraient être répartis équitablement entre tous les usagers aéronautiques. Les proportions des coûts qui sont imputables à l'aviation civile internationale et aux autres utilisations de ces installations et services (notamment l'aviation civile intérieure, les aéronefs d'État ou autres aéronefs exemptés, les usagers non aéronautiques) devraient être déterminées d'une manière qui garantisse qu'aucun usager n'ait à supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité (paragraphe 36);

d) dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple, équitable et, en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne de route, adapté à une application générale, au moins sur une base régionale. Les frais d'administration créés par la perception des redevances ne devraient pas dépasser un pourcentage raisonnable des redevances perçues (paragraphe 37 (i));

e) les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité ni la mise en œuvre d'aides et de techniques nouvelles (paragraphe 37 (ii));

f) tout système de redevances devrait tenir compte du coût de la fourniture des services de navigation aérienne et de l'efficacité des services assurés. Le système de redevances devrait être mis en vigueur de manière à tenir

compte de la situation économique et financière des usagers directement en cause, d'une part, et de celle de l'État, ou des États fournisseurs, d'autre part (paragraphe 37 (v));

g) les redevances imposées à l'aviation générale internationale devraient être évaluées raisonnablement eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés et à l'objectif qui consiste à promouvoir le développement de l'aviation civile internationale dans son ensemble (paragraphe 37 (vii));

h) si des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, la redevance devrait, dans la mesure du possible, constituer un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et elle pourrait prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle (paragraphe 39);

i) La redevance de services de navigation aérienne de route devrait être essentiellement fondée sur la distance parcourue dans une région déterminée et sur le poids de l'aéronef, mais ce poids devrait être pris en compte dans une mesure moindre que proportionnelle (paragraphe 40); et

j) tous les usagers de services de navigation aérienne peuvent être amenés à supporter une partie du coût de ces services, que l'usage ait lieu au-dessus du territoire de l'État fournisseur ou ailleurs (paragraphe 42).

105. La disposition concernant le problème de la monnaie de libellé et du transfert de recettes est particulièrement intéressante. Elle est relativement plus sophistiquée que les dispositions des articles XI et XII de l'AGCS. Sur ce point, le Conseil recommande que dans des circonstances normales, les redevances d'usage soient libellées et payables dans la monnaie locale de l'État concerné. En revanche, dans des circonstances spéciales, par exemple là où la conjoncture économique n'est pas stable, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances d'usage soient libellées dans une autre monnaie que la monnaie locale, les entreprises de transport aérien devraient pouvoir employer la même monnaie de libellé, en appliquant le même taux de change que pour leurs ventes locales de billets. Le Conseil recommande en outre que les problèmes de transfert soient résolus. Par ailleurs, il reconnaît que lorsque les services de la circulation aérienne de route sont facturés à l'échelle régionale (c'est-à-dire au nom de plusieurs États ou par un organisme exploité en commun), il peut être avantageux pour les usagers comme pour les fournisseurs que les redevances soient libellées et payées dans une seule monnaie convertible (paragraphe 38).

106. Enfin, s'agissant du recouvrement des coûts des services de recherches et sauvetage, le principe est le suivant: les coûts imputables au titre de services de recherches et sauvetage fournis par un établissement civil permanent peuvent être inclus dans les coûts servant de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne; en revanche, lorsque ces services sont fournis par des parties ou des entités qui ne relèvent pas de cette catégorie (par exemple des unités militaires), ils ne peuvent être compris dans les coûts.

2. Les débats de la conférence ANS Conf à Montréal

107. Les débats menés à Montréal dans le cadre de la conférence ANS Conf ont montré que le système de redevances de services de navigation aérienne était lui aussi soumis à rude épreuve, à l'instar du système de redevances d'aéroport; toutefois, le phénomène est plus récent et moins prononcé.

108. Le diagnostic établi par l'OACI quant à la situation des redevances d'aéroport et à ses conséquences (paragraphes 155 et 156 du document S/C/W/163/Add.1) vaut également pour les services de navigation aérienne. L'OACI a de nouveau invoqué le fait que les États ne peuvent abandonner ou déléguer leur responsabilité vis-à-vis des normes concernant les installations et les services fournis car l'article 28 de la Convention de Chicago a exclusivement confié ces responsabilités aux États.

109. La proposition de l'OACI visant à ajouter un paragraphe à la Déclaration du Conseil pour recommander que les États envisagent d'établir un organe indépendant de réglementation économique chargé de surveiller les pratiques financières des aéroports valait également pour les fournisseurs de services de navigation aérienne. Elle a d'ailleurs connu le même sort. En effet, les États ont considéré qu'un tel organe ne serait pas nécessaire si une autorité générique chargée de la concurrence avait déjà été mise en place. Ils ont aussi estimé que les droits de supervision de cet organe devraient s'étendre au-delà des simples pratiques financières (on trouvera de plus amples détails dans le document S/C/W/163/Add.1, paragraphes 159 et 160).

110. La seconde proposition de l'OACI consistait à renforcer sa politique en matière de consultations, notamment en prévoyant dans la déclaration révisée la possibilité pour un État d'imposer à un opérateur le respect de l'article 15 de la Convention de Chicago et de la Déclaration du Conseil. Cette proposition était également valable pour les services de navigation aérienne. À l'issue de ces débats, les États sont convenus d'amender le texte, mais uniquement aux fins de réaffirmer la nature obligatoire de l'article 15 de la Convention de Chicago et la nature moins contraignante de la Déclaration (on trouvera de plus amples détails dans le document S/C/W/163/Add.1, paragraphes 161 et 162).

111. La troisième proposition de l'OACI concernait la navigation aérienne de manière spécifique. L'OACI a formulé la demande suivante auprès des participants de la conférence: «avec l'autonomie croissante des fournisseurs de services, la Conférence pourrait envisager s'il peut être nécessaire que l'OACI joue un rôle élargi dans ce domaine, particulièrement dans le cas de l'espace aérien en haute mer où la responsabilité des services de navigation aérienne a été confiée par l'OACI à différents États.» En réponse, les Membres ont estimé qu'ils n'étaient pas prêts à aborder ce point pour le moment (WP/115, recommandation 4/3, paragraphe 4.6.7).

112. Une quatrième proposition visait à établir un mécanisme de premier recours, c'est-à-dire une partie neutre chargée au niveau local de prévenir et de résoudre les différends avant qu'ils ne soient portés sur la scène internationale. Là encore, cette proposition était valable aussi bien pour les services aéroportuaires que pour les services de navigation aérienne. La Conférence est convenue d'ajouter cette suggestion dans la Déclaration révisée du Conseil (on trouvera de plus amples détails à cet égard dans le document S/C/W/163/Add.1, paragraphes 163 et 164).

113. Enfin, les remarques figurant au paragraphe 168 du document S/C/W/163/Add.1 à propos de la déclaration sur les redevances d'aéroport, dans lesquelles on évoquait le degré de sophistication du système de redevances et sa capacité d'adaptation par des remaniements réguliers, mais aussi l'absence de mécanismes efficaces de mise en œuvre et de règlement des différends, pourraient être formulées *mutatis mutandis* dans la Déclaration sur les redevances de navigation aérienne.

ANNEXE

Déclaration du Conseil sur les redevances de services de navigation aérienne

Introduction

1. L'ensemble des coûts de la fourniture de services de navigation aérienne a continué à augmenter relativement rapidement pour répondre de façon plus efficace aux volumes croissants de trafic. La proportion de recouvrement des coûts est cependant plus élevée maintenant qu'elle ne l'était en 1981, non seulement à la suite d'augmentations des redevances existantes mais aussi parce que les redevances de services de navigation aérienne de route sont actuellement appliquées à peu près universellement, ces redevances représentant actuellement environ 1,5 pour cent du total des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes régulières. En outre, un nombre petit mais croissant d'États mettent aussi en place des redevances distinctes pour le contrôle d'approche et d'aérodrome.

2. Les observations formulées au paragraphe 6 concernant les avantages potentiels qu'il y a à confier l'exploitation des aéroports à des autorités autonomes s'appliquent également aux services de navigation aérienne. Lorsque cela est dans les meilleurs intérêts des fournisseurs et des usagers, les gouvernements sont invités à examiner la possibilité de créer des autorités autonomes chargées d'exploiter leurs services de navigation aérienne, reconnaissant que dans certaines circonstances une seule autorité peut exploiter à la fois les aéroports et les services de navigation aérienne, et que cette autorité peut prendre la forme d'une autorité de l'aviation civile autonome. Le Conseil encourage également la coopération internationale dans la fourniture et l'exploitation des services de navigation aérienne, lorsque cela est dans l'intérêt des fournisseurs et des usagers concernés.

3. Il est vraisemblable que plusieurs autres facteurs exerceront une influence importante sur l'organisation et le développement économique des services de navigation aérienne. Par exemple, on s'attend à ce que le nombre des autorités aéroportuaires autonomes augmente, ce qui pourrait se traduire par un plus grand nombre de situations où un organisme différent assure à la fois le contrôle d'approche et d'aérodrome et des services de navigation aérienne de route. On aura aussi besoin de ressources supplémentaires pour s'occuper du problème de l'encombrement de l'espace aérien et pour mettre en œuvre les systèmes satellitaires de communications, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM), ainsi que d'autres installations et services multinationaux et d'autres améliorations d'infrastructure.

4. Il est vraisemblable que les États redoubleront d'efforts pour recouvrer intégralement les coûts de leurs services de navigation aérienne auprès des usagers afin de répondre aux obligations financières croissantes de la fourniture des services de navigation aérienne. Le Conseil recommande cependant que les États fassent preuve de circonspection dans leur politique générale en matière de redevances des services de navigation aérienne et tiennent compte des effets sur les usagers, en particulier les transporteurs aériens, qui pourront se voir obligés d'ajuster leurs tarifs pour faire face à l'accroissement des coûts découlant de l'application de redevances nouvelles ou plus élevées. Le Conseil estime aussi qu'il convient de maintenir un équilibre entre les intérêts respectifs des fournisseurs de services de navigation aérienne et des compagnies aériennes; il recommande donc que les États encouragent une plus grande coopération entre eux.

5. Le Conseil s'inquiète également de la prolifération des redevances de trafic aérien, et des mesures de rétorsion que cela risque d'entraîner, et recommande que les États:

i) n'imposent des redevances que pour des services et fonctions qui sont nécessaires pour l'aviation civile internationale;

ii) s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international.

6. Les problèmes que posent la mise en œuvre et l'entretien des installations et services prescrits par les plans régionaux de navigation aérienne sont particulièrement graves pour les économies moins avancées; parmi ces

problèmes il convient de citer les ressources financières limitées dont ces États disposent pour leur développement économique en général, le rang élevé de priorité assigné à d'autres secteurs de l'économie dont les besoins sont considérés comme étant plus urgents, la sous-utilisation des services de navigation aérienne, le coût élevé de l'achat de l'équipement à l'étranger et la difficulté de recruter suffisamment de personnel qualifié. Le Conseil continuera à prendre les dispositions appropriées pour obtenir, en faveur des pays concernés, une assistance accrue pour la planification et le financement des services de navigation aérienne ainsi qu'en ce qui concerne la fourniture de ressources humaines suffisantes.

Coûts servant de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne

7. À titre de principe général, lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter leur part des coûts y afférents, mais l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des charges qui ne lui sont pas imputables à juste titre. Le Conseil encourage donc les États à tenir, pour les services de navigation aérienne qu'ils fournissent, des comptes qui soient établis d'une manière telle que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient déterminées de façon appropriée en fonction des coûts.

8. Le Conseil estime que, pour instaurer un système équitable de recouvrement des coûts, il serait possible de comptabiliser tout d'abord la totalité des coûts des services de navigation aérienne supportés au nom des usagers aéronautiques, de répartir ensuite ces coûts entre les différentes catégories d'usagers et d'élaborer enfin un système de redevances ou de fixation des prix. Dans la détermination du coût total à recouvrer par la perception des redevances imposées aux services aériens internationaux, on pourra, de façon générale, prendre pour guide la liste figurant à l'Appendice 2 en ce qui concerne les installations et services dont il faudrait tenir compte. Les éléments indicatifs sur la comptabilité qui figurent dans le *Manuel sur les aspects économiques des installations et services de navigation aérienne de route* (Doc 9161), chapitres 3 et 4, et dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), chapitres 3 et 4, de l'OACI pourront aussi être utiles dans ce contexte.

9. Pour établir les coûts qui serviront de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne, il convient d'appliquer les principes suivants:

i) Le coût à partager comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation, et les frais de gestion et d'administration.

ii) Les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, complétés le cas échéant selon les recommandations formulées par la réunion régionale de navigation aérienne concernant la région en cause et approuvées par le Conseil. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, ni les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, ni des dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien.

iii) Les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant la phase d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs devraient être identifiés séparément.

iv) Les services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes qui excèdent la totalité des coûts d'exploitation directs et indirects et assurent ainsi un rendement raisonnable des actifs (avant impôts et coûts du capital) pour contribuer aux immobilisations nécessaires.

10. Dans la détermination des coûts à recouvrer auprès des usagers, il convient de noter ce qui suit:

i) Les gouvernements pourraient décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national.

ii) Il appartient à chaque État de décider s'il y a lieu d'établir des redevances de services de navigation aérienne et, dans ce cas, à quel moment et à quel niveau, et il est reconnu que les États des régions du monde en voie de développement, où le financement des services de navigation aérienne est difficile tant pour leur création que pour leur exploitation, sont particulièrement fondés à faire appel aux exploitants aériens internationaux, pour qu'au moyen de redevances d'usage, ils supportent une part raisonnable du coût des services.

iii) Il y a lieu de procéder d'une manière progressive pour parvenir au recouvrement intégral des coûts.

Répartition des coûts des services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques

11. Les coûts des services de navigation aérienne devraient être répartis équitablement entre tous les usagers. Les proportions des coûts qui sont imputables à l'aviation civile internationale et aux autres utilisations de ces installations et services (notamment l'aviation civile intérieure, les aéronefs d'État ou autres aéronefs exemptés, les usagers non aéronautiques) devraient être déterminées d'une manière qui garantisse qu'aucun usager n'ait à supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité. Le Conseil recommande que les États:

i) recueillent des données de base sur l'utilisation des services de navigation aérienne notamment le nombre de vols par catégorie d'usagers (transport aérien, aviation générale et autres catégories), tant en ce qui concerne l'exploitation intérieure qu'en ce qui concerne l'exploitation internationale, ainsi que d'autres données comme la distance parcourue et le type ou le poids des aéronefs, lorsque ces renseignements présentent de l'intérêt pour l'imputation des coûts et le système de recouvrement des coûts;

ii) tiennent compte des éléments indicatifs sur l'imputation des coûts qui figurent dans les documents de l'OACI intitulés *Manuel sur les aspects économiques des installations et services de navigation aérienne de route*, chapitres 3 et 4, et *Manuel sur l'économie des aéroports*, chapitres 3 et 4, bien qu'ils puissent employer toute méthode comptable qu'ils jugent répondre à leurs besoins particuliers.

Systèmes de redevances de services de navigation aérienne

12. Les États devraient veiller à ce que les systèmes de redevances pour les services de navigation aérienne soient conformes aux principes suivants:

i) Dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple, équitable et, en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne de route, adapté à une application générale, au moins sur une base régionale. Les frais d'administration créés par la perception des redevances ne devraient pas dépasser un pourcentage raisonnable des redevances perçues.

ii) Les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité ni la mise en œuvre d'aides et de techniques nouvelles. Toutefois, les installations et services prévus par le ou les plans régionaux de l'OACI ou toute recommandation formulée par la réunion régionale de navigation aérienne de l'OACI concernant la région en cause et approuvée par le Conseil, sont considérés comme nécessaires du point de vue de la sécurité et de l'efficacité générales.

iii) Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et ceux qui ont la nationalité de l'État, ou des États, fournisseurs des services de navigation aérienne et qui exploitent des services similaires internationaux; il ne doit pas en établir non plus entre deux ou plusieurs usagers étrangers.

iv) Lorsque des tarifs préférentiels de redevances, des réductions spéciales ou d'autres formes de réductions sur les redevances normalement imposées pour les services de navigation aérienne sont accordés à des catégories particulières d'usagers, les gouvernements devraient garantir, dans la mesure du possible,

qu'aucune part des coûts dûment imputables aux usagers en cause, qui ne serait pas recouvrée du fait de l'application de l'arrangement, ne sera portée à la charge d'autres usagers.

v) Tout système de redevances devrait tenir compte du coût de la fourniture des services de navigation aérienne et de l'efficacité des services assurés. Le système de redevances devrait être mis en vigueur de manière à tenir compte de la situation économique et financière des usagers directement en cause, d'une part, et de celle de l'État, ou des États fournisseurs, d'autre part.

vi) Les redevances devraient être imposées de telle manière qu'aucune redevance ne soit versée deux fois pour un seul usage d'une même installation ou d'un même service. Lorsque des installations ou services répondent à un double usage (par exemple le contrôle d'approche et d'aérodrome ainsi que le contrôle en route), leurs coûts devraient être équitablement répartis dans les redevances en question.

vii) Les redevances imposées à l'aviation générale internationale devraient être évaluées raisonnablement eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés et à l'objectif qui consiste à promouvoir le développement de l'aviation civile internationale dans son ensemble.

13. Le Conseil:

i) recommande que, dans des circonstances normales, les redevances d'usage soient libellées et payables dans la monnaie locale de l'État concerné;

ii) recommande que, dans des circonstances spéciales, par exemple là où la conjoncture économique n'est pas stable, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances d'usage soient libellées dans une autre monnaie que la monnaie locale, les entreprises de transport aérien puissent employer la même monnaie de libellé, en appliquant le même taux de change, pour leurs ventes locales de billets;

iii) recommande que les problèmes de transfert soient résolus;

iv) reconnaît que lorsque les services de la circulation aérienne de route sont facturés à l'échelle régionale (c'est-à-dire au nom de plusieurs États ou par un organisme exploité en commun), il peut être avantageux pour les usagers comme pour les fournisseurs que les redevances soient libellées et payées dans une seule monnaie convertible.

Redevances de contrôle d'aérodrome et d'approche

14. Si des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, la redevance devrait, dans la mesure du possible, constituer un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et elle pourrait prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle.

Redevances de services de navigation aérienne de route

15. La redevance de services de navigation aérienne de route devrait être, dans la mesure du possible, une redevance unique pour chaque vol, c'est-à-dire constituer une seule redevance pour l'ensemble des services de navigation aérienne de route fournis par un État ou un groupe d'États dans l'espace aérien dans lequel s'applique la redevance. La redevance devrait être essentiellement fondée:

i) sur la distance parcourue dans une région déterminée;

ii) sur le poids de l'aéronef.

16. L'élément «distance parcourue» pris comme une des mesures acceptables du service rendu, devrait être appliqué d'après un barème fondé sur les distances orthodromiques ou sur toutes autres distances couramment reconnues. L'élément «poids de l'aéronef» devrait être appliqué d'après un barème comportant de larges inter-

valles qui devraient être normalisés dans toute la mesure possible. Ce barème devrait faire intervenir de manière dégressive les capacités relatives de production des différents types d'aéronefs considérés.

17. Sans préjudice des lignes directrices énoncées ci-dessus, qui constituent un système de redevances d'application générale, le Conseil reconnaît toutefois que:

i) les caractéristiques d'un espace aérien donné détermineront la méthode d'imposition convenant le mieux à cet espace aérien, compte tenu de la nature du trafic, des distances à parcourir et des caractéristiques des aéronefs dans ledit espace aérien;

ii) lorsque les distances parcourues et/ou les types d'aéronefs sont raisonnablement homogènes, les éléments distance et poids peuvent être séparément ou conjointement négligés selon le cas.

iii) Dans certaines circonstances, il peut être considéré approprié d'utiliser une redevance forfaitaire par vol combinée à une redevance fondée sur les paramètres recommandés ci-dessus, pour reconnaître qu'il existe un élément de coûts fixes dans la fourniture de services de la circulation aérienne.

Redevances pour l'utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas le pays fournisseur

18. Les fournisseurs de services de navigation aérienne à usage international peuvent demander à tous les usagers d'en supporter une partie du coût, que l'usage ait lieu au-dessus du territoire de l'État fournisseur ou ailleurs. Ainsi, lorsqu'un État a accepté d'assurer des services de navigation aérienne de route au-dessus du territoire d'un autre État, au-dessus de la haute mer ou dans un espace aérien de souveraineté indéterminée (conformément aux dispositions de l'Annexe 11 et des accords régionaux de navigation aérienne approuvés par le Conseil), cet État peut percevoir des redevances auprès de tous les usagers pour les services qu'il assure. Un État peut déléguer à un autre État ou à une organisation le pouvoir de percevoir pareilles redevances en son nom.

19. Dans les cas où l'aéronef ne survole pas l'État fournisseur, la perception des redevances de services de navigation aérienne pose des problèmes difficiles et complexes. Il appartient aux États de trouver un dispositif approprié sur une base bilatérale ou régionale pour l'organisation de rencontres entre les États fournisseurs et les États des compagnies usagers, en vue d'aboutir à un accord aussi large que possible au sujet des installations et services fournis, des redevances imposées et des modalités de perception de ces redevances.

Consultations avec les usagers au sujet des redevances et de la planification des services de navigation aérienne

20. Les principes énoncés au paragraphe 22, à propos de la consultation relative à la modification des redevances d'aéroport, s'appliquent aussi à la modification des redevances de services de navigation aérienne; toutefois, dans ce dernier cas, il peut également être nécessaire de prévoir des consultations plus spécifiques entre fournisseurs et compagnies aériennes puisque les services de navigation aérienne sont généralement assurés par les gouvernements et qu'il sera donc plus aisé d'obtenir un avis par des consultations dans le cas des redevances qu'ils imposent que dans celui des redevances d'aéroport, où plusieurs intérêts opposés peuvent apparaître.

21. Étant entendu que le mot consultation implique uniquement des entretiens entre usagers et fournisseurs en vue d'aboutir à un accord général sur toute redevance proposée et qu'à défaut d'un tel accord les gouvernements resteraient libres d'imposer les redevances en cause, le Conseil recommande en conséquence que:

i) lorsqu'une révision importante de redevances existantes ou l'institution de redevances nouvelles est envisagée par un fournisseur de services de navigation aérienne, une notification préalable appropriée en soit donnée dans la mesure du possible au moins deux mois à l'avance aux principaux usagers, directement ou par l'intermédiaire de leurs organes représentatifs, conformément à la réglementation applicable dans chaque État;

ii) lors de toute révision de ce genre, ces usagers aient, autant que possible, l'occasion de présenter leurs points de vue et d'avoir des consultations avec l'autorité compétente. À cette fin, des renseignements financiers adéquats devraient leur être communiqués;

iii) toute décision finale au sujet de la révision des redevances ou de l'imposition de nouvelles redevances soit notifiée à ces usagers avec un préavis raisonnable. Ce préavis devrait tenir compte des incidences pour les usagers comme pour les fournisseurs de services de navigation aérienne.

22. Lors de la planification de nouveaux services de navigation aérienne importants, il est souhaitable que les usagers habituels de ces services ou les organisations qui les représentent soient consultés aussitôt que possible. Pour que les fournisseurs puissent mieux prévoir leurs futurs besoins financiers, le Conseil estime en outre que les usagers, et en particulier les compagnies aériennes, devraient fournir à l'avance, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs organisations représentatives, des éléments de planification au sujet des types, des caractéristiques et du nombre des aéronefs dont l'utilisation est prévue, des installations et services spéciaux qu'ils désirent et d'autres questions pertinentes, portant autant que possible sur les cinq à dix années à venir.

II. SERVICES D'AVIATION GÉNÉRALE ET DE TRAVAUX AÉRIENS

1. Introduction

114. Selon l'OACI, «les opérations d'aviation générale et les travaux aériens (GA/AW) sont au cœur du système mondial de transport. Les pilotes de ligne doivent leurs compétences aux services de formation, les soins médicaux critiques sont fournis au public grâce à des avions d'intervention médicale d'urgence et l'aviation d'affaires offre son soutien au commerce national et international. Les services GA/AW constituent une force essentielle de grande envergure dans le transport aérien mondial. Plus de 600 000 pilotes et de 300 000 aéronefs nécessitent des opérations d'aviation générale et des travaux aériens dans le monde, la majeure partie étant des opérations d'aviation. Ces opérations contribuent dans une large mesure aux économies nationales et internationales.» (*Conférence de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANS Conf-WP/64)*, Montréal, 19-28 juin 2000).

115. Le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) estime pour sa part que les services GA/AW génèrent environ 6 000 milliards de dollars EU par an et emploient plus de 20 millions de personnes dans le monde. Aux États-Unis, l'aviation générale est considérée comme «un secteur évalué à 17 milliards de dollars EU, qui génère chaque année plus de 51 milliards de dollars EU en activités économiques (*NBAA[28] Fact Book 2000*).» Ces chiffres confirment l'observation faite aux paragraphes 61 et 69-70 du document S/C/W/59 selon laquelle ce secteur est important sur le plan économique, tant en termes de création de revenus qu'en termes d'emplois.

116. La définition que nous donnons ici des services GA/AW est inspirée des normes de l'OACI, de nombreux règlements nationaux et des définitions fournies par des associations professionnelles. Si la terminologie peut varier d'un pays à l'autre, il semble qu'un consensus existe autour du fait que l'aviation générale recouvre l'aviation d'affaires (notamment les services de taxi aérien) et l'aviation d'entreprise, tandis que les travaux aériens comprennent une série d'opérations commerciales (telles que la publicité aérienne, les levés aériens et l'entraînement au vol). Pour que le lecteur puisse clairement comprendre comment les États définissent l'aviation générale et les services aériens, nous citerons plus loin de brefs passages d'un certain nombre de sources.

117. À l'instar du transport aérien commercial, l'aviation générale nécessite des services de soutien, et en particulier des services d'avitaillement, de commissariat, de hangar, de contrôle de la navigation aérienne et d'aide à la navigation. Cependant, étant donné que ces services de soutien ont déjà été examinés dans les passages pertinents de la présente étude, ils ne seront pas de nouveau examinés ici. Pour clarifier les choses, la différence entre «aviation générale» et «travaux aériens» est que la première expression s'entend du «transport privé» (à l'exclusion des opérations de taxi aérien) tandis que la seconde s'entend des activités des fournisseurs de services commerciaux (y compris les opérations de taxi aérien).

118. Nous débuterons par une série de définitions qui montreront que la plupart des pays adhèrent à la distinction établie par l'OACI entre les services GA et AW. Nous présenterons ensuite un aperçu des normes réglementaires nationales qui régissent ces deux catégories et leurs sous-secteurs. Un chapitre distinct sera en outre consacré aux modes de propriété fractionnaire, compte tenu du taux de croissance exceptionnel que ce sous-secteur a enregistré au cours des cinq dernières années. Les liens possibles entre les différents sous-secteurs des travaux aériens et les services de taxi aérien sont présentés dans un tableau; enfin, un chapitre sera consacré aux questions économiques pour mettre en évidence la valeur actuelle des marchés mondiaux. Peu de comparaisons seront établies avec la situation en 1993 en raison du manque de données disponibles.

2. Définitions et régimes

119. Compte tenu de la grande diversité des définitions et des cadres réglementaires, nous avons effectué la synthèse d'un certain nombre de normes en vigueur dans différentes régions géographiques et au sein de différentes associations professionnelles. Le but de cet exercice est de présenter à la fois un aperçu de l'aviation générale et des travaux aériens.

OACI

120. «Les normes et pratiques recommandées pour l'exploitation des aéronefs - Aviation générale internationale ont tout d'abord été adoptées par le Conseil le 2 décembre 1968 conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) et répertoriées (OACI, *Annexe 6, Deuxième Partie, Aviation générale internationale - Avions*). L'expression «travaux aériens»

28 National Business Aviation Association, États-Unis. http://www.nbaa.org.

a été spécifiquement exclue de cette annexe car on considérait que ces travaux n'avaient pas de présence suffisamment importante à l'échelle internationale. À l'époque, les travaux aériens constituaient avant tout une branche d'activités nationale. Cependant, «la Conférence a manifestement estimé que l'Annexe devait être conçue de telle sorte qu'il soit aisé de l'étendre pour prendre ultérieurement en compte les opérations de travaux aériens, pour autant que cette extension s'avère souhaitable». (*Annexe 6, Deuxième Partie*, OACI).

121. Les travaux aériens sont désormais intégrés dans la Deuxième Partie de l'Annexe 6; ils sont définis de la manière suivante: «l'exploitation d'un aéronef dans le cadre de laquelle l'aéronef est employé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés aériens, l'observation et les patrouilles, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.»

122. Une «opération d'aviation générale» est définie comme «l'exploitation d'un aéronef autre qu'une opération de transport aérien commercial ou une opération de travaux aériens» (*Annexe 6, Deuxième Partie*). Bien que cette définition ne comporte aucune indication quant à l'aviation d'affaires (taxi aérien) et à l'aviation d'entreprise, elle est directement destinée à recouvrir ces opérations; en effet, celles-ci ne relèvent ni de l'aviation générale ni des catégories aériennes car dans l'ensemble il ne s'agit pas d'opérations effectuées pour le compte d'autrui (à l'exception des services de taxi aérien).

États-Unis

123. Selon la FAA, le transport d'affaires s'entend de «tout usage d'un aéronef (lorsqu'il ne s'agit pas d'une compensation ou d'une location) par une personne à des fins de transport dans le cadre des activités professionnelles de cette personne». Le transport d'entreprise ou de cadres est défini comme «tout usage d'un aéronef par une société, une entreprise ou toute autre organisation (lorsqu'il ne s'agit pas d'une compensation ou d'une location) aux fins de transporter ses employés et/ou ses marchandises, ainsi que l'emploi de pilotes professionnels pour l'exploitation de l'aéronef». (Extrait de *NBAA Fact Book 2000*, National Business Aviation Association). La définition du travail aérien (services aériens spécialisés) est conforme à la définition figurant dans le document de l'ALENA sur les Services aériens spécialisés (SAS), qui est présentée ci-après.

ALENA[29] (États-Unis, Canada, Mexique)

124. L'ALENA prévoit l'élimination des obstacles au commerce des marchandises et des services entre les parties signataires. Bien que le transport aérien et les activités connexes soient exclus de son champ d'application, l'ALENA vise les fournisseurs de services aériens spécialisés (SAS) entre le Canada, le Mexique et les États-Unis. Ces services sont les suivants: gestion des feux de forêt, lutte contre les incendies, remorquage de planeurs, parachutisme, publicité aérienne, cartographie, photographie et levés aériens, construction aérienne, exploitation forestière par hélicoptère, entraînement au vol, vols de promenade, inspection et surveillance aériennes et épandage. (*North American Free trade Agreement (NAFTA) Interim Guidance (Amended)*. (http://www.faa.gov), (http://www.tc.goc.ca/aviation).)

UE

125. Selon la DGIII de la Commission européenne, l'aviation d'affaires se compose de «tout usage d'un aéronef à des fins professionnelles. Ces aéronefs ne sont pas exploités sur des lignes régulières et leurs services ne sont pas commercialisés auprès du public. Les aéronefs à pistons sont exclus de cette catégorie car ils sont fondamentalement destinés aux activités de loisirs.» (www.ebaa.org/Pages/Public/information/info.htm).

126. Le document JAR 1.1 – Définitions générales (18 octobre 1999) indique que le travail aérien s'entend de «toute exploitation d'un aéronef employé pour des services spécialisés tels que l'agriculture ou les patrouilles, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.»

127. L'aviation d'affaires (et notamment le taxi aérien) est le secteur de l'aviation recouvrant l'exploitation ou l'usage d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers et de marchandises à titre de soutien à ses activités commerciales, l'aéronef étant piloté par une personne au moins titulaire d'un brevet de pilote valable et qualifiée pour le vol aux instruments.

Chili

128. Au paragraphe 20 du document S/C/W/166, le Chili indique que les services aériens spécialisés tels que «l'extinction des incendies de forêt, la prospection en matière de pêche et en matière minière et l'épandage

29 Accord de libre-échange nord-américain conclu entre les États-Unis d'Amérique, le Canada et les États-Unis du Mexique le 17 décembre 1992, et entré en vigueur le 1er janvier 1994. L'exploitation des services aériens spécialisés est décrite au chapitre 12, «Commerce transfrontière de services», article 1201, paragraphe 2 b) ii).

aérien … n'ont rien à voir avec l'exercice de droits de trafic au sens de l'Annexe de l'AGCS». En vertu de la Loi sur l'aviation civile du Chili, l'exploitation des aéronefs étrangers n'est pas limitée, sauf si les aéronefs chiliens ont eux-mêmes fait l'objet d'une restriction. Le Chili a également signé un accord de libre-échange avec le Canada, le Mexique et l'Amérique centrale. Ce traité autorise «le personnel des entreprises de ces pays à offrir des services spécialisés au Chili avec pour seule limite[30] des prescriptions de sécurité, la même concession étant accordée aux entreprises ou personnes physiques chiliennes dans ces pays».

Nouvelle-Zélande

129. Au paragraphe 14 du document S/C/W/165, la Nouvelle-Zélande déclare que «[l]es fonctions de l'aviation générale sont nombreuses et variées; elle recouvrent notamment la photographie et la cartographie aériennes, l'aviation à but agricole, l'entraînement au vol, les vols de promenade, les services de taxi aérien, la surveillance du trafic, la lutte contre les incendies et les services d'urgence.» Aucun de ces services n'est visé par des accords bilatéraux et il n'existe aucun obstacle économique à ce qu'une entreprise étrangère mette en place des opérations d'aviation générale. Aucune référence n'est faite à l'aviation d'affaires ou d'entreprise, ce qui semble indiquer que la Nouvelle-Zélande fait également la distinction entre ces deux éléments de l'aviation générale.

Australie

130. La définition de l'Australie est fondée sur le modèle de l'OACI en vertu duquel «les aéronefs ont été classés différemment selon qu'il s'agit d'aéronefs de transport aérien commercial, d'aéronefs de travaux aériens et d'aéronefs d'aviation générale». (http://casa.gov.au/newrules/reference/icao.htm, 26 mai 1999). Dans un souci de clarté, l'Australie a fourni une définition de chacune de ces catégories (seules les définitions de l'aviation générale et du travail aérien sont reproduites ci-dessous).

> 1.3.3 Une opération de travail aérien est une opération d'aviation spécialisée, autre qu'une opération de transport aérien, dans le cadre de laquelle un aéronef est piloté par l'exploitant ou le propriétaire dudit aéronef dans le but de fournir un service dans des domaines tels que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés aériens, l'observation et les patrouilles, les ambulances aériennes et le sauvetage.
>
> 1.3.4 Une opération d'aviation générale se compose de toute opération d'aviation autre que les opérations de transport aérien commercial et les opérations de travail aérien. (*Classification des opérations* – Modèle de l'OACI repris du document 9388-AN/918, Section 1, chapitre 3)

Conseil national de l'aviation d'affaires (NBAA)

131. «L'aviation générale s'entend de tous les aéronefs qui ne sont pas exploités par des compagnies aériennes ou par l'armée. L'aviation d'affaires, l'un des secteurs les plus importants de l'aviation générale, s'entend de l'utilisation d'un aéronef par des entreprises ou des personnes dans le cadre de leurs activités professionnelles.» (*NBAA Fact Book 2000*)

Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)

132. «L'aviation d'affaires est le secteur de l'aviation recouvrant l'exploitation ou l'usage d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers et de marchandises à titre de soutien à ses activités commerciales, l'aéronef étant piloté par une personne au moins titulaire d'un brevet de pilote valable et qualifiée pour le vol aux instruments.» (IBAC) Cette organisation cite en particulier les opérations de taxi aérien et d'aviation d'entreprise (y compris les modes de propriété fractionnaire).

Association européenne de l'aviation d'affaires (EBAA)

133. Selon l'EBAA, l'aviation générale s'entend de toutes les opérations d'aviation civile à l'exception des opérations des compagnies aériennes. Elle recouvre donc des activités aussi diverses que le travail aérien, l'aviation à but agricole, les vols publicitaires, les écoles de pilotage, les vols de promenade, la photographie aérienne, le parachutisme, l'aviation de loisirs, l'aviation de sport, la voltige aérienne, les vols privés, les ambulances aériennes, les taxis aériens et l'aviation d'affaires (EBAA). Si cette association accepte, d'une manière générale, le modèle de l'OACI établissant une différence entre l'aviation générale et le travail aérien, elle œuvre actuellement avec l'OACI et la Commission européenne pour établir une distinction entre l'aviation d'affaires et l'aviation générale.

30 «Cette restriction ne s'applique pas aux services de remorquage de planeurs et de parachutisme qui sont uniquement assurés par les clubs d'aéronautique à leurs membres et à des fins non lucratives.»

Association générale des constructeurs d'avions (GAMA)

134. Selon la GAMA, parmi les nombreuses définitions de l'aviation générale (officielles et officieuses), «on considère généralement que l'aviation générale s'entend de tout vol d'aéronef ou d'hélicoptère qui n'est pas assuré par une grande compagnie aérienne ou par l'armée (www.gamta.org/industry/whatis.htm)».

135. Pour résumer les définitions qui précèdent, on peut dire que si l'aviation générale et les travaux aériens constituent des secteurs distincts dans la plupart des États, ils conservent des similitudes opérationnelles. Les aéronefs sont fréquemment de même taille et de même type, et ils font essentiellement usage des aéroports secondaires. Néanmoins, lorsqu'il est fait référence à un «aéronef d'aviation générale» ou à des «aéroports d'aviation générale», il est important de se souvenir que l'on fait également référence à tous les aspects des travaux aériens, malgré les différences réglementaires et opérationnelles.

3. Réglementations

136. Compte tenu des différences entre les définitions de l'aviation générale et des travaux aériens, la plupart des pays se sont dotés de réglementations spécifiques pour chaque type d'opérations. Les réglementations sont destinées à garantir le respect de normes de sécurité pour des aéronefs étrangers et nationaux et leurs exploitants, et à régir l'accès aux marchés pour ce qui concerne les travaux aériens et les opérations de taxi. Le tableau 10 ci-dessous offre un aperçu rapide des réglementations en vigueur dans les pays pour lesquels des données sont disponibles.

TABLEAU 10
Organes de réglementation et règlements régissant l'aviation générale et les travaux aériens - 1999

	Autorité de réglementation	Règlements/Accords internationaux
Monde entier	OACI	Annexe 6, Deuxième partie
États-Unis[a]	FAA (Federal Aviation Administration)	FAR, chapitre 91 (travaux aériens – propriété fractionnaire) FAR, chapitre 135 (vols d'affaire/d'entreprise – propriété fractionnaire) ALENA, article 1213 (travaux aériens/services aériens spécialisés) Chapitre 12, article 1201, paragraphe 2 b) ii).
Canada	Transport Canada (Ministère du Transport)	ALENA, article 1213 (travaux aériens/services aériens spécialisés) Chapitre 12, article 1201, paragraphe 2 b) ii). Accord de libre-échange avec le Chili sur les services aériens spécialisés CAR septième partie, sous-partie 3 (opérations de taxi aérien)
Mexique	Autorité de l'aviation civile	ALENA, article 1213 (travaux aériens/services aériens spécialisés) Chapitre 12, article 1201, paragraphe 2 b) ii).
Chili	Conseil de l'aviation civile	Accord de libre-échange avec le Canada sur les services aériens spécialisés
Communautés européennes	JAA (Autorités conjointes de l'aviation)	JAR OPS 1 (Transport aérien commercial – aéronefs) JAR 21.11 (Certification et réglementation des types d'aéronefs) JAR OPS 3 (Transport aérien commercial – hélicoptères)
États membres de l'UE	Ministères du Transport nationaux	

	Autorité de réglementation	Règlements/Accords internationaux
Nouvelle-Zélande	Autorité de l'aviation civile	Chapitre 91 (Réglementation opérationnelle générale des vols) Chapitre 119 (Prescriptions pour l'obtention d'un certificat opérationnel d'aéronef (AOC)) Chapitre 125 (Réglementation opérationnelle pour les aéronefs de 10 à 30 places) Chapitre 135 (Aviation générale: exploitants d'hélicoptères et d'aéronefs de moins de 10 places) Chapitre 133 (Opérations de transport par élingue en hélicoptère) Chapitre 119 (Certificat de l'exploitant pour les opérations du chapitre 133) Chapitre 137 (Certification et exploitation d'opérations aériennes à but agricole)
Australie	Autorité de la sécurité de l'aviation civile	Réglementations-type (normes de l'OACI) 1.3.3 Une opération de travail aérien est une opération d'aviation spécialisée, autre qu'une opération de transport aérien, dans le cadre de laquelle un aéronef est piloté par l'exploitant ou le propriétaire dudit aéronef dans le but de fournir un service dans des domaines tels que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés aériens, l'observation et les patrouilles, les ambulances aériennes et le sauvetage. 1.3.4 Une opération d'aviation générale se compose de toute opération d'aviation autre que les opérations de transport aérien commercial et les opérations de travail aérien. 1.3.5 Lorsqu'un aéronef est employé pour des opérations de transport aérien commercial, il doit être classé en tant qu'aéronef de transport aérien commercial; lorsqu'il est employé pour des opérations de travaux aériens, il doit être classé en tant qu'aéronef de travaux aériens; lorsqu'il est employé pour des opérations d'aviation générale, il doit être classé en tant qu'aéronef d'aviation générale.

a Depuis 1993, les catégories «usage» ont été modifiées de telle sorte que le «chargement externe» et les «vols de promenade» sont devenues des catégories distinctes. En 1995 les «vols de promenade» ont été divisés en «vols de promenade» au titre du chapitre 91 de la loi CFR n° 14 (aviation générale) et du chapitre 135 de la Loi CFR n° 14 (taxi aérien).

4. Aviation d'affaires/d'entreprise (y compris la propriété fractionnaire)

137. Dans les définitions fournies par les Membres, par l'OACI et par les associations professionnelles, on admet généralement que l'aviation d'affaires recouvre les opérations de taxi aérien et l'aviation d'entreprise. Si l'on considère que les taxis aériens et les aéronefs d'affaires assurent des opérations de service commercial, l'aviation d'entreprise fonctionne «pour son propre compte». Dans tous les États, la réglementation prévoit que l'aviation d'entreprise a pour but de contribuer à la conduite des affaires de l'entreprise. Celle-ci possède et exploite l'aéronef pour son propre compte ou pour le compte de ses employés ou de ses invités. Il existe, au sein de l'aviation d'entreprise, un nouveau mode de propriété des aéronefs appelé «propriété fractionnaire».

138. La structure de propriété fractionnaire est apparue en 1986 aux États-Unis. Il s'agit d'un programme conçu pour permettre la propriété conjointe d'un aéronef, dans le cadre duquel les services de gestion de l'aéronef (y compris sa maintenance) sont assurés par une seule société pour tous les propriétaires fractionnaires. Ce programme repose sur la notion de partage de la propriété et de l'usage d'un aéronef (au titre d'un accord de location sans équipage) entre les participants. Sa mise en œuvre est facilitée par le recours à une société de gestion commune. C'est cette société qui fournit tous les services nécessaires aux propriétaires fractionnaires pour effectuer leurs services en toute sécurité et qui administre l'accord de location sans équipage conclu entre les participants du programme. Ce mode de propriété d'un aéronef s'est fortement répandu depuis sa création, à tel point que la FAA envisage de publier une *Proposition de réglementation* (NPRM); ce document reprendrait les conseils de nombreux membres du secteur de l'aviation générale sur la manière de gérer cette nouvelle forme d'exploitation dans le domaine de l'aviation. Les États-Unis pourraient instaurer une réglementation à cet égard dès le début de 2001, et la nouvelle réglementation des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) européennes devrait voir le jour au même moment.

139. En vertu d'une recommandation faite par le Comité de réglementation de l'aviation en propriété

fractionnaire (FOARC) à l'Administration de l'aviation fédérale américaine (FAA), les opérations effectuées en propriété fractionnaire devraient être autorisées au titre du chapitre 91 de la loi FAR n° 14. Toutefois, la majeure partie des normes de sécurité devrait être reprise des chapitres 135 et 121 de la FAR n° 14, et il conviendrait de définir les diverses responsabilités. Celles-ci seraient exposées en détail dans un nouveau sous-chapitre K du chapitre 91 de la FAR n° 14. Par ailleurs, le projet prévoit qu'un programme pourrait être mené au titre des chapitres 135 et 121 (*Regulation of Fractional Ownership Programs*, 23 février 2000).

140. «S'agissant de la propriété étrangère, les chapitres 135 et 121 prévoient des restrictions aux opérations. En outre, l'article 119.33 stipule que tout transporteur aérien direct ou toute autre personne assurant le transport aérien commercial de passagers ou de fret dans le cadre d'un accord de compensation ou de location conclu au titre des chapitres 121 ou 135 doit avoir la nationalité américaine» (*Regulation of Fractional Ownership Programs* 23 février 2000).

141. Le projet de proposition prévoit (pour autant que toutes les conditions du projet de réglementation soient respectées) de reconnaître que les exploitants sont les propriétaires, et non pas le directeur du programme. Celui-ci offrirait aux propriétaires ses compétences techniques et ses services en matière d'aviation; en vertu de la proposition, il ne serait pas considéré comme un exploitant commercial pouvant conclure un accord de compensation ou de location. Selon la recommandation du FOARC, les sociétés de gestion de la propriété fractionnaire ne sont pas considérées comme des transporteurs aériens et ne sont donc pas concernées par les prescriptions de la législation américaine en matière de nationalité. Néanmoins, s'ils n'ont pas la nationalité américaine, les propriétaires de l'aéronef seront soumis, en tant qu'exploitants d'un aéronef, aux prescriptions du chapitre 375 de la loi CFR N° 14, qui fait partie de la réglementation économique du Ministère des Transports régissant l'exploitation des aéronefs civils étrangers aux États-Unis.

142. Dans sa recommandation, le FOARC demande à la FAA de conclure que «les programmes de propriété fractionnaire qui sont conformes aux dispositions de la proposition de sous-chapitre K du chapitre 91 de la loi CFR n° 14 ne relèvent pas de l'aviation commerciale, mais de cette partie de l'aviation non commerciale qui est généralement désignée aux États-Unis sous le terme d'aviation générale ou d'aviation d'affaires». (Recommandation du FOARC[31]) Tant que cette législation n'aura pas été adoptée, la majeure partie des programmes fractionnaires continueront d'être exploités dans le cadre du chapitre 91 de la réglementation, ou dans le cadre du chapitre 135 pour les programmes qui auront été conclus à ce titre.

143. L'aspect le plus remarquable de ce sous-secteur de l'aviation générale tient à la croissance spectaculaire qu'il a connue depuis sa création. «En 1986, il n'existait que quatre propriétaires fractionnaires d'aéronefs. En 1993, ils étaient 89. Entre 1998 et 1999, le nombre d'entreprises ayant recours à la propriété fractionnaire a augmenté de plus de 50 pour cent, passant de 1 125 à 1 693 entreprises. (*Fact Book 2000*). Le magazine Aviation Week & Space Technology observe que les sociétés holding de propriété fractionnaire vont bientôt posséder quelque 10 pour cent de la flotte mondiale des avions d'affaires à réaction. (17 janvier 2000)

5. Liens possibles avec la classification CPC de l'ONU (GA/AW)

144. Les Membres souhaiteront peut-être examiner des sous-secteurs qui ont pu être omis par inadvertance dans la classification originale figurant dans le document S/C/W/59. Pour fournir une liste exhaustive des catégories possibles, le tableau suivant comprend une liste détaillée reprise de l'accord de l'ALENA sur les services aériens spécialisés; il couvre également les services de taxi aérien et les fournisseurs de services de propriété fractionnaire. Par ailleurs, les Membres souhaiteront peut-être prendre en compte des éléments existant dans leur propre pays et qu'il pourrait être nécessaire d'ajouter au tableau 11 ci-après.

31 Note: Il s'agit d'une proposition faite à la FAA et non pas d'un avis de projet de réglementation en cours d'examen.

TABLEAU 11
Liens possibles entre les services GA/AW et la classification CPC de l'ONU

Services fournis	Correspondance possible avec la CPC
Classifications figurant au paragraphe 69 du document S/C/W/59	
Services de photographie	875
Entraînement au vol	92400 – Services d'enseignement pour adultes n.c.a.
Publicité aérienne	87190 – Autres services de publicité
Lutte contre les incendies, services de police	91260 – Services de police et de protection contre les incendies
Agriculture	88110 – Services annexes à l'agriculture
Exploitation forestière par hélicoptère	88140 – Services annexes à la sylviculture et à l'exploitation forestière
Catégories des services aériens spécialisés (SAS) de l'ALENA[a]	
Gestion des feux de forêt	88140 – Services annexes à la sylviculture et à l'exploitation forestière
Lutte contre les incendies	91260 – Services de police et de protection contre les incendies 88140 – Services annexes à la sylviculture et à l'exploitation forestière
Remorquage de planeurs	96412 – Services d'organisation de manifestations sportives 96413 – Services d'exploitation d'installations sportives 96419 – Autres services sportifs
Parachutisme	96412 – Services d'organisation de manifestations sportives 96413 – Services d'exploitation d'installations sportives 96419 – Autres services sportifs
Publicité aérienne	87190 – Autres services de publicité
Cartographie aérienne	86753 – Services de prospection de surface
Levés aériens	86753 – Services de prospection de surface 87504 – Services photographiques spécialisés
Photographie aérienne	87504 – Services photographiques spécialisés
Construction aérienne	51800 – Services de location de matériel de construction ou de démolition pour bâtiments ou ouvrages de génie civil, avec opérateur
Exploitation forestière par hélicoptère	88140 – Services annexes à la sylviculture et à l'exploitation forestière
Entraînement au vol	92310 – Services d'enseignement technique et professionnel postsecondaire 92390 – Autres services d'enseignement supérieur 92400 – Services d'enseignement pour adultes n.c.a. 92900 – Autres services d'enseignement
Vols de promenade	72219 – Autres transports de voyageurs 73120 – Transports aériens non réguliers de voyageurs 91136 – Services administratifs annexes au secteur du tourisme
Inspection aérienne	86753 – Services de prospection de surface 88300 – Services annexes aux industries extractives 88120 – Service annexes à l'élevage
Surveillance aérienne	87309 – Autres services de sécurité 91260 – Services de police et de protection contre les incendies 88120 – Service annexes à l'élevage
Épandage aérien	88110 – Services annexes à l'agriculture
Services ne figurant ni dans les SAS de l'ALENA ni dans le document S/C/W/59	
Taxi aérien (on considère que ces services relèvent de l'aviation générale)	73120 – Transports aériens non réguliers de voyageurs
Programmes de propriété fractionnaire	83104 – Services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs, sans équipage 87909 – Autres services fournis aux entreprises n.c.a. 86609 – Autres services de gestion n.c.a.

a Toutes ces catégories relèvent de la définition de l'OACI concernant les travaux aériens.

6. Analyse économique

145. Les principaux marchés des services GA/AW se trouvent aux États-Unis, puis respectivement en Europe, en Amérique du Sud et dans le reste du monde. Malgré les différences de réglementation entre l'aviation générale et les travaux aériens, les associations professionnelles, qui représentent la majorité des opérateurs, n'établissent pas toujours une limite claire entre ces deux secteurs. Nous avons tenté de faire la distinction chaque fois que possible en indiquant que les chiffres généraux concernaient tous les services GA/AW et en précisant, au besoin, quels services particuliers (par exemple les travaux aériens) étaient concernés. Lorsque les termes «aviation générale» sont employés seuls, ils recouvrent toutes les activités d'entreprise et d'affaires. Le tableau 12 ci-dessous met en évidence les chiffres des revenus et de l'emploi liés aux services GA/AW en 1999.

(a) L'aviation d'affaires aux États-Unis

146. Bien que les entreprises exploitent des services d'aviation d'entreprise et d'aviation d'affaires pour leur propre compte, ces services contribuent aux recettes économiques nationales et sont associés à d'importants déplacements internationaux. En 1999, la NBAA indiquait que près de 70 pour cent de ses membres avaient effectué des vols hors des États-Unis à destination de toutes les régions du monde. La répartition de ces vols entre les régions géographiques du monde est la suivante: 60 pour cent vers le Canada, 40 pour cent vers les Caraïbes, le Mexique et l'Amérique centrale, 27 pour cent vers l'Europe, 17 pour cent vers l'Amérique du Sud, 10 pour cent vers le Pacifique, 7 pour cent vers le Moyen-Orient et 6 pour cent vers l'Afrique. Les retombées de l'aviation d'affaires pour les économies locales interviendront notamment par le biais des redevances d'atterrissage, des services au sol et des services de hangar.

147. Le tableau 13 ci-dessous indique le nombre global d'aéronefs et d'opérateurs liés aux services GA/AW aux États-Unis; il met en relief le nombre réel d'aéronefs et d'opérateurs relevant de l'aviation générale au sein du secteur GA/AW. Aux États-Unis (où se trouve 70 pour cent de la flotte mondiale), ces aéronefs représentent environ 40 pour cent des quelque

TABLEAU 12
GA/AW: Données sectorielles

1999	Monde entier	États-Unis, Canada	Europe	Amérique latine	Nouvelle-Zélande, Australie	Afrique du Sud	Afrique	Asie
Employés (millions)	20		3					
Aéronefs d'affaires (moteur à pistons ou à réaction)	19 498	13 766 (70%)	2 405 (10%)	1 547 (8,2%)	1 780 La combinaison des nombres afférents à ces régions représente 11,2 pour cent du total mondial			
Heures de vol (millions)		27						
Passagers (millions)		145						
Nombre d'aéroports desservis		5 400 (les vols réguliers en desservent 580)						

Source: *Fact Book 2000 de la NBAA*; www.ibac.org/gen.htm

TABLEAU 13
1999 – Opérateurs et aéronefs de l'aviation d'affaires

Aéronefs en service	Opérateurs	Nombre d'aéronefs
États-Unis	9 525	13 766
Europe	1 225	2 405
Amérique du Sud	1 066	1 547
Reste du monde	1 289	1 780
Total	**13 105**	**19 498**

Source: *Fact Book 2000 de la NBAA.*

51 millions d'opérations aux instruments[32] effectuées chaque année dans les installations de la FAA. Les transporteurs aériens, quant à eux, n'en représentent que 30 pour cent environ, tandis que les taxis aériens en représentent approximativement 22 pour cent et l'armée environ 7 pour cent.

148. Les statistiques de la NBAA indiquées dans le tableau 13 représentent le secteur de l'aviation d'affaires à l'échelle mondiale; il précise l'origine des aéronefs et le nombre d'opérateurs, mettant ainsi en évidence l'emplacement géographique des principaux marchés.

149. Un aéronef destiné aux services GA/AW a «la possibilité d'utiliser des aéroports plus petits et moins encombrés qui sont situés plus près de la destination finale des passagers; il s'agit là d'un aspect fondamental de l'utilité et de la flexibilité des aéronefs d'aviation générale. De fait, la plupart des opérateurs d'aéronefs d'affaires préfèrent utiliser, chaque fois que possible, les aéroports dits «de délestage» situés dans les grandes zones métropolitaines plutôt que les aéroports-pivots. C'est pourquoi les opérations d'aviation générale ne représentent, dans les aéroports de transport aérien les plus actifs des États-Unis, qu'un pourcentage à un seul chiffre du nombre total d'opérations» (Fact Book 2000). Au demeurant, si les aéronefs d'aviation générale assurent plus de 27 millions d'heures de vol (soit près du double du nombre d'heures de vol des compagnies aériennes) et transportent 145 millions de passagers par an, ils ne représentent que 9 pour cent du trafic total des 30 principaux aéroports-pivots des États-Unis (Fact Book 2000 de la NBAA). Bien qu'il n'existe pas de données détaillées (ou de synthèse) concernant les heures de vol réellement assurées au titre des services GA/AW, on trouvera dans le tableau 14 un aperçu de ces données pour la période 1993-1996.

150. Bien que les données présentées dans le tableau 14 ci-dessous ne soient pas récentes, elles révèlent néanmoins l'existence d'importants déplacements aériens non commerciaux. Rien ne laisse penser que ces chiffres auraient diminué au cours des années suivantes.

32 Les opérations aux instruments interviennent généralement lorsque des pilotes travaillent dans le cadre des règles de vol aux instruments (IFR) et utilisent des aéroports assurant un contrôle de la navigation aérienne (ATC).

TABLEAU 14

Nombre total d'heures de vol assurées par des aéronefs actifs d'aviation générale aux États-Unis, par catégorie d'utilisation (1993–1996)

(En milliers d'heures)

Catégorie d'utilisation	1996	1995	1994	1993	Évolution 1993-1996
Vols d'entreprise	2 718	2 869	2 486	2 653	+65
Vols d'affaires	3 152	3 191	3 012	3 350	-198
Vols personnels	8 893	9 320	8 248	8 202	+691
Vols d'entraînement	4 425	4 106	4 382	4 625	-200
Traitement aérien	1 787	1 557	1 364	1 283	+504
Observation aérienne	1 036	1 385	1 746	1 627	-591
Chargement externe	203	118	135	83	+120
Autres travaux	262	268	241	180	+80
Vols de promenade	186	206	309	325	-139
Circuits touristiques aériens	70	155	N/A	N/A	
Autres	1 703	1 372	1 545	1 334	+369
Tous aéronefs	644	1 121	622	603	+41
Nombre d'heures total	**26 100**	**25 667**	**24 092**	**24 455**	**+1 645**

Note: Depuis 1995, les vols de promenade ont été transformés en vols de promenade au titre du chapitre 91 de la loi CFR n° 14 (aviation générale) et du chapitre 135 de la loi CFR n° 14 (taxi aérien).

(b) L'aviation d'affaires en Europe

151. L'organisation Eurocontrol estime que 5 à 10 pour cent du nombre total de déplacements en Europe correspondent à des vols d'affaires. En 1999, le nombre total moyen de déplacements était d'environ 220 000 par jour (CFMU d'Eurocontrol). Le coefficient de remplissage moyen est approximativement de 3,5 passagers par vol et le nombre total de passagers transportés sur des vols d'aviation d'affaires se situe entre 400 000 et 800 000 personnes (EBAA). Il n'existe pas de statistiques concernant de manière spécifique les travaux aériens ou les services aériens spécialisés.

7. Conclusion

152. Il semble que la plupart des États aient établi des réglementations distinctes pour l'aviation générale (aviation d'entreprise et d'affaires) et pour les travaux aériens, étayant ainsi l'idée d'une séparation entre les opérations commerciales et non commerciales. L'aviation d'entreprise est donc considérée comme une activité exercée par les sociétés pour leur propre compte, tandis que l'aviation d'affaires (par exemple les taxis aériens) et les travaux aériens constituent des opérations manifestement commerciales.

III. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

153. Le présent chapitre est consacré à l'évolution économique et réglementaire générale des services de transport aérien commercial. D'autres études seront publiées ultérieurement sur les sujets suivants: 1) les différents types d'accords bilatéraux classiques, les éléments des accords bilatéraux et les accords régionaux (notamment les routes, la capacité, les tarifs et la désignation); 2) la propriété et le contrôle des compagnies aériennes, y compris les alliances et le partage de code; 3) l'attribution de créneaux; et 4) certains sous-secteurs particuliers (les services non réguliers, les services de fret et le transport multimodal).

A. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE

154. Les éléments suivants sont inspirés, pour l'essentiel, de l'étude annuelle de l'OACI intitulée *Le monde de l'aviation civile*, et en particulier de sa dernière édition (1999-2002). Il convient de noter que les statistiques de l'OACI sont collectées et publiées tous les ans. Chaque publication présente un historique des dix dernières années et des prévisions pour les trois années suivantes. Chaque fois que possible, on a extrait les données concernant la période 1993-1999. Dans le présent chapitre, nous traiterons successivement du trafic, des tendances financières et de l'emploi.

1. Le trafic et les tendances financières

(a) Tendances générales

155. Pour des raisons structurelles, le secteur du transport aérien commercial est extrêmement cyclique; de plus, la demande de transport aérien de passagers est très élastique en raison des niveaux de revenus, des tendances démographiques et du coût du transport aérien international (tant pour les activités professionnelles que pour le tourisme). Cette situation est tout particulièrement vraie pour les vols d'affaires dans la mesure où les grandes sociétés comme les entreprises individuelles limitent ou interdisent les vols en première classe ou en classe affaires lorsqu'elles rencontrent des difficultés économiques. Le nombre absolu de déplacements professionnels peut également être restreint. Bien que les places vendues en première classe et en classe affaires ne représentent que 20 pour cent de la capacité, elles constituent environ 80 pour cent des revenus. Tout changement intervenant dans ce domaine accentue donc la nature cyclique du secteur. En revanche, la croissance du fret aérien est relativement constante (elle est normalement supérieure au taux de croissance de l'économie); elle ne subit que l'incidence des variations saisonnières ou d'un changement économique brutal. Du point de vue des coûts, les prix du carburant, les coûts de main-d'œuvre et l'investissement dans les nouveaux aéronefs (qui est de nature cyclique) sont également sensibles aux fluctuations économiques.

156. La période considérée, 1993-1999, faisait suite à la récession provoquée par la guerre du Golfe, en 1991, dont les effets ont été très néfastes pour le trafic aérien. Celui-ci s'est redressé en 1992 malgré une situation économique toujours médiocre, mais cette reprise est intervenue au prix d'une forte réduction des recettes. Bien que les rendements réels aient continué de baisser en 1993 et 1994, l'incidence sur la demande de transport aérien s'est révélée moins importante qu'en 1992. La croissance économique a commencé d'étayer plus solidement la croissance du trafic; ces tendances se sont poursuivies jusqu'en 1997. En revanche, elles se sont inversées en 1998 car le PIB mondial n'a enregistré qu'une croissance de 1,9 pour cent; en conséquence, le nombre total de passagers transportés sur des vols réguliers n'a augmenté que de 2,1 pour cent cette année-là. Toutefois, d'excellents résultats économiques ont entraîné une croissance de 6,1 pour cent du trafic aérien en 1999. Les deux tableaux 15 et 16 ci-après offrent une description détaillée de l'évolution du trafic pendant cette période. Ils ne contiennent que des données sur les vols réguliers, car les statistiques sur les vols non réguliers sont rares et hétérogènes. Le trafic international a été distingué du trafic total car il s'agit du seul segment de marché qui soit exposé à la concurrence internationale.[33]

33 Hormis dans les rares cas où les huitième (vols intérieurs) et neuvième libertés ont été accordées.

TABLEAU 15

Total mondial du trafic commercial international et national

(Services réguliers de compagnies aériennes dans les États contractants de l'OACI: 1993-1999)

	Passagers transportés		Passagers-km		Tonnes de fret transportées		Tonnes de fret-km réalisées		Tonnes de courrier-km réalisées		Total tonnes-km réalisées	
Année	Millions	Augmen-tation annuelle (%)	Millions	Augmen-tation annuelle (%)	Millions	Augmen-tation annuelle (%)	Millions	Augmen-tation annuelle (%)	Millions	Augmen-tation annuelle (%)	Millions	Augmen-tation annuelle (%)
1993	1 142	-0,3	1 949 420	1,1	18,1	2,8	68 450	9,3	5 230	1,9	250 630	3,5
1994	1 233	8,0	2 099 940	7,7	20,5	13,3	77 220	12,8	5 410	3,4	273 420	9,1
1995	1 304	5,8	2 248 210	7,1	22,2	8,3	83 130	7,7	5 630	4,1	293 930	7,5
1996	1 391	6,7	2 431 690	8,2	23,2	4,5	89 200	7,3	5 800	3,0	317 150	7,9
1997	1 457	4,7	2 573 010	5,8	26,4	13,8	102 880	15,3	5 990	3,3	344 190	8,5
1998	1 471	1,0	2 626 910	2,1	26,5	0,4	101 770	-1,1	5 770	-3,7	348 470	1,2
1999	1 558	5,9	2 787 880	6,1	28,2	6,4	108 040	6,2	5 700	-1,2	368 800	5,8

Source: OACI, formulaire du transport aérien A-1.

TABLEAU 16

Trafic commercial international dans le monde

(Services réguliers de compagnies aériennes dans les États contractants de l'OACI: 1993-1999)

	Passagers transportés		Passagers-km		Tonnes de fret transportées		Tonnes de fret-km réalisées		Tonnes de courrier-km réalisées		Total tonnes-km réalisées	
Année	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)
1993	319	6,7	1 047 380	6,6	10,3	10,8	56 050	10,4	2 200	0,5	155 490	8,3
1994	347	8,8	1 143 180	9,1	11,8	14,6	64 700	15,4	2 240	1,8	173 080	11,3
1995	375	8,1	1 249 160	9,3	13,0	10,2	70 340	8,7	2 400	7,1	189 430	9,4
1996	412	9,9	1 380 680	10,5	13,6	4,6	75 510	7,4	2 450	2,1	206 870	9,2
1997	438	6,3	1 468 150	6,3	15,7	15,4	87 740	16,2	2 490	1,6	227 390	9,9
1998	458	4,6	1 511 680	3,0	15,8	0,6	87 010	-0,8	2 480	-0,4	231 410	1,8
1999	489	6,8	1 613 990	6,8	17,2	8,9	92 680	6,5	2 480	0,0	246 230	6,4

Source: OACI, formulaire du transport aérien A-1.

157. Le secteur des entreprises de transport aérien régulier s'efforce depuis longtemps de réduire les coûts en améliorant les niveaux de productivité. Cette stratégie a eu une incidence sur la croissance de la production du secteur (volumes de trafic exprimés en tonnes-kilomètre réalisées ou TKP), qui est devenue supérieure à la croissance des différents intrants employés par le secteur (essentiellement la main-d'œuvre, le carburant et les aéronefs). Depuis 1988, la croissance annuelle moyenne de la productivité se situe autour de 3,8 pour cent. L'intégration progressive d'aéronefs exploitant de nouvelles technologies dans les flottes des compagnies aériennes est l'un des facteurs déterminants de cette amélioration de productivité. Les nouveaux aéronefs sont notamment plus économiques en carburant et en main-d'œuvre. L'amélioration de l'usage des aéronefs et des facteurs de charge ont également joué un rôle prépondérant.

158. Bien que dans l'ensemble, la tendance à long terme des résultats financiers des entreprises de transport aérien régulier n'ait connu ni amélioration ni recul, des changements relativement importants sont intervenus dans les résultats d'exploitation à moyen terme. Le tableau 17 ci-dessous illustre l'évolution annuelle depuis 1988 des produits et des charges d'exploitation, ainsi que le résultat d'exploitation (bénéfices avant intérêts, autres éléments hors exploitation et impôts) et le résultat net (après intérêts, autres éléments hors exploitation et impôts).

159. La croissance des recettes et des dépenses observée pendant cette période traduit un relèvement des niveaux d'activités et des pressions inflationnistes générales, qui ont été compensés par des améliorations de l'efficacité du secteur. Au début des années 1990, la demande a ralenti et le recours aux compagnies aériennes est devenu moins fréquent. L'apparition d'une capacité excédentaire et les pressions concurrentielles qui en ont résulté ont fait baisser les rendements. Les effets conjugués de ces facteurs ont entraîné des résultats d'exploitation négatifs en 1990 et jusqu'à 1992. En 1993, le secteur des compagnies aériennes s'est progressivement rapproché d'un équilibre plus adéquat entre l'offre et la demande et il a dégagé un léger excédent d'exploitation. Un résultat d'exploitation bien meilleur a été obtenu en 1994, et en 1995 le secteur a dégagé un excédent d'exploitation de 13,5 milliards de dollars EU, avec un résultat net positif d'environ 4,5 milliards de dollars EU. En 1996, le secteur a produit un excédent d'exploitation plus faible qui se situait autour de 12,3 milliards de dollars EU et un résultat net de 5,3 milliards de dollars EU, mais en 1997 l'excédent d'exploitation a atteint 16,3 milliards de dollars EU et le résultat net était proche de 8,6 milliards de dollars EU. En 1998,

TABLEAU 17

Résultat d'exploitation et résultat net[a]

(Entreprises de transport aérien régulier dans les États contractants de l'OACI. 1993-1999)[b]

			Résultat d'exploitation		Résultat net[c]			
Année	Produits d'exploitation (millions de dollars EU)	Charges d'exploitation (millions de dollars EU)	Montant (millions de dollars EU)	Pourcentage des produits d'exploitation	Montant (millions de dollars EU)	Pourcentage des produits d'exploitation	Subventions directes (millions de dollars EU)	Impôt sur le revenu (millions de dollars EU)
1993	226 000	223 700	2 300	1,0	-4 400	-1,9	150	-270
1994	244 700	237 000	7 700	3,1	-200	-0,1	70	-1 300
1995	267 000	253 500	13 500	5,1	4 500	1,7	100	-2 170
1996	282 500	270 200	12 300	4,4	5 300	1,9	30	-2 500
1997	291 000	274 700	16 300	5,6	8 550	2,9	180	-4 200
1998	295 500	279 600	15 900	5,4	8 200	2,8	10	-4 800
1999[d]	306 600	294 050	12 550	4,1				

a Les produits et les charges ont été évalués pour les compagnies aériennes qui n'ont pas présenté de comptes.

b Jusqu'à 1997 inclus; les opérations avec la Communauté d'États indépendants ne sont pas prises en compte.

c Le résultat net est calculé à partir du résultat d'exploitation en ajoutant (avec un signe plus ou moins selon qu'il convient) les éléments hors exploitation (tels que les intérêts et les subventions directes) et l'impôt sur le revenu. Les résultats d'exploitation et les résultats nets indiqués, et plus particulièrement les résultats nets, correspondent à de faibles différences entre des estimations de nombres très élevés (les recettes et les dépenses); leurs niveaux sont donc très incertains.

d Données préliminaires – les résultats nets ne sont pas encore disponibles.

Source: OACI, formulaire du transport aérien EF-1.

l'excédent d'exploitation se situait à 15,9 milliards de dollars EU, avec un résultat net de près de 8,2 milliards de dollars EU. Selon les premières estimations, un excédent d'exploitation de 12,5 milliards de dollars EU devrait être dégagé en 1999.

160. Le tableau 18 ci-dessous illustre l'évolution de la structure des produits et des charges d'exploitation au cours de la décennie passée.

161. La part des produits d'exploitation divers (qui comprennent notamment les ventes de services et la maintenance ainsi que la location simple ou en crédit-bail d'aéronefs à d'autres compagnies aériennes) s'est accrue tandis que la part des produits issus des services réguliers a diminué dans des proportions comparables. Du côté des charges, la contrepartie de certains de ces changements s'est traduite par un accroissement de la part des «Opérations de vol – Autres» qui recouvre

TABLEAU 18

Répartition des produits et des charges d'exploitation de 1993 à 1998
(Entreprises de transport aérien régulier dans les États contractants de l'OACI[a], total des services nationaux et internationaux)

Description	Répartition par élément (en pourcentage)					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Produits d'exploitation						
Services réguliers (total)	85,8	85,4	87,5	87,7	87,3	87,3
Passagers	75,9	74,9	76,8	77,1	76,2	76,5
Fret	9,0	9,6	9,7	9,6	10,2	10,0
Courrier	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8
Opérations non régulières	3,6	4,1	4,0	3,9	3,9	3,3
Divers	10,6	10,5	8,5	8,4	8,8	9,4
TOTAL	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Charges d'exploitation						
Charges directes des aéronefs						
Opérations de vol (total)	26,5	25,5	26,3	27,7	27,8	26,9
Équipage	7,4	7,4	7,7	7,8	7,8	8,0
Carburant et huile	12,0	11,2	11,4	12,8	12,6	10,4
Autres	7,1	6,9	7,2	7,1	7,4	8,5
Maintenance et révisions	10,1	10,0	10,6	10,5	11,0	11,1
Amortissement	7,0	7,6	7,3	7,1	6,5	6,5
Sous-total	43,6	43,1	44,2	45,3	45,3	44,5
Charges indirectes						
Redevances d'usage et frais d'escale (total)	17,3	17,3	18,2	17,7	17,4	17,9
Redevances d'atterrissage et redevances d'aéroport connexes	4,1	4,3	4,5	4,3	4,1	4,4
Redevances d'installations en route	2,4	2,5	2,8	2,6	2,8	3,0
Frais d'escale	10,8	10,5	10,9	10,8	10,5	10,4
Services aux passagers	10,5	10,7	11,0	10,8	10,7	10,7
Billetteries, ventes, promotion	16,4	15,7	15,6	15,3	14,8	14,3
Charges d'exploitation générales, administratives et autres	12,2	13,2	11,0	10,9	11,8	12,6
Sous-total	56,4	56,9	55,8	54,7	54,7	55,5
TOTAL	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

a Les opérations avec la Communauté d'États indépendants ne sont pas prises en compte.

Source: OACI, formulaire du transport aérien EF-1.

la location d'aéronefs à d'autres compagnies. Cette situation semble révéler une certaine restructuration au sein du secteur des compagnies aériennes. La part des charges indirectes, et notamment des charges d'exploitation générales, administratives et autres s'est légèrement accrue proportionnellement au recul de la part des charges directes liées aux aéronefs, qui a bénéficié d'améliorations de la productivité et de réductions des prix du carburant.

(b) Aspects relatifs au développement

162. Nous avons délibérément choisi de ne pas traiter ici du trafic et des résultats financiers des compagnies aériennes dans les pays de l'OCDE, ou plus généralement dans les pays développés, car la documentation sur ce sujet est abondante et il n'est pas utile de la reprendre. Nous insisterons au contraire sur la situation des pays en développement, pour lesquels les travaux sont peu nombreux et difficiles à obtenir.

163. Les données de l'OACI ne distinguent pas les pays en développement en tant que catégorie statistique particulière. Néanmoins, elles divisent le monde en six régions statistiques: l'Amérique du Nord, l'Asie/Pacifique, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient.

164. À l'exception de la zone européenne, qui recouvre les pays de la CEI et mélange donc pays développés et pays en transition, et de la zone Asie/Pacifique, qui comprend aussi des économies en développement et des économies développées, ces régions sont homogènes du point de vue de leur niveau de développement et importantes en termes de politiques du transport aérien. C'est pourquoi nous les conserverons dans le présent document pour étudier les aspects des sous-secteurs relatifs au développement. Le détail par région du trafic enregistré au cours de la période prise en compte est indiqué dans le tableau 19 ci-après.

(i) Afrique

165. De 1993 à 1999, l'Afrique représentait entre 2,1 et 2,4 pour cent du trafic total. Pendant la période allant de 1988 à 1998, l'économie africaine dans son ensemble a connu un taux de croissance annuel moyen de 2,5 pour cent (PIB en termes réels), alors que son PIB par habitant a baissé à un taux de 0,3 pour cent au cours de cette décennie.

166. Au cours de cette même période 1988-1998, le trafic régulier de passagers (en passagers-kilomètre réalisés ou PKR) des compagnies aériennes de la région africaine s'est accru à un taux annuel moyen de 3,9 pour cent (contre une moyenne annuelle mondiale de 4,4 pour cent). Ces dernières années, la croissance du trafic était nettement supérieure à la moyenne de la décennie; on a enregistré une croissance de 6,2 pour cent en 1996, puis de 6,1 pour cent en 1997. Cette tendance s'est inversée en 1998 avec un recul du trafic de 0,9 pour cent (alors que la croissance mondiale était en moyenne de 2,1 pour cent).

167. Pendant la période allant de 1988 à 1998, le rendement moyen par passager régulier pour les compagnies aériennes de la région, mesuré en termes de cents EU par PKR, a diminué à un taux annuel moyen de 4,8 pour cent en termes réels (contre 2,9 pour cent dans le monde entier). Au cours de cette période, le niveau moyen de rendement des compagnies aériennes de la région était inférieur à la moyenne mondiale. En termes de résultats financiers, toujours pendant cette période, le produit d'exploitation (en dollars) des compagnies aériennes d'Afrique a augmenté à un taux annuel moyen de 1,6 pour cent (contre une moyenne annuelle mondiale de 5,9 pour cent). Les charges d'exploitation de cette période ont augmenté de 1,8 pour cent par an. Ces taux indiquent d'une part que la croissance du trafic a été relativement faible durant la majeure partie de cette période, mais aussi, d'autre part, que le secteur aérien de cette région s'est efforcé d'améliorer son efficacité et ses résultats financiers. Depuis 1992, on a enregistré des résultats d'exploitation positifs, sauf en 1994 et en 1997.

(ii) Amérique latine et Caraïbes

168. De 1993 à 1999, cette région représentait entre 4,8 et 5,1 pour cent du trafic total. Au cours de la période 1988-1998, l'ensemble de l'économie de l'Amérique latine et des Caraïbes (PIB) a connu un taux de croissance annuel moyen de 2,6 pour cent en termes réels, tandis que le PIB par habitant a augmenté de 0,8 pour cent. L'économie de la région s'est vigoureusement redressée à partir de 1991. Après une croissance record de 5,3 pour cent du PIB en 1997, l'économie régionale a commencé de se contracter fortement, retombant à une croissance de 2,0 pour cent en 1998 puis à une croissance incompressible de 0,2 pour cent en 1999. Les résultats économiques de la région devraient se redresser de manière notable en 2000 avec une croissance de 4,0 pour cent.

169. Pendant la période 1988-1998, le trafic de passagers réguliers (en PKR) des compagnies aériennes d'Amérique latine et des Caraïbes a augmenté à un taux annuel moyen de 5,6 pour cent (contre un taux de croissance moyen mondial de 4,4 pour cent). Ces dernières années, la privatisation des compagnies aériennes nationales, les fusions et les alliances intrarégionales ainsi que la rationalisation globale

TABLEAU 19
Répartition régionale du trafic régulier – 1993 à 1999

Par région statistique d'enregistrement des compagnies aériennes (OACI)	Passagers-kilomètre réalisés (millions)						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL DES SERVICES (INTERNATIONAUX ET NATIONAUX) DES COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LES ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI							
Europe (y compris la CEI*)	507 620	521 498	550 813	591 750	646 899	691 480	742 970
Pourcentage du trafic mondial	25,8	25,0	24,7	24,5	25,2	26,3	26,6
Europe (hors CEI)	403 220	437 674					
Pourcentage du trafic mondial	20,5	21,0					
Afrique	41 739	45 728	53 004	55 430	56 782	55 180	60 920
Pourcentage du trafic mondial	2,1	2,2	2,4	2,3	2,2	2,1	2,2
Moyen-Orient	58 438	62 193	69 613	72 012	74 945	77 740	79 070
Pourcentage du trafic mondial	3,0	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0	2,8
Asie et Pacifique	452 903	490 460	546 822	605 967	644 919	630 050	665 510
Pourcentage du trafic mondial	23,0	23,5	24,5	25,1	25,1	24,0	23,9
Amérique du Nord	816 190	863 467	897 510	970 147	1 019 137	1 042 100	1 104 880
Pourcentage du trafic mondial	41,4	41,4	40,3	40,3	39,6	39,6	39,6
Amérique latine et Caraïbes	93 950	102 754	112 288	115 704	127 818	133 820	134 530
Pourcentage du trafic mondial	4,8	4,9	5,0	4,8	5,0	5,1	4,8
Total (y compris la CEI)	**1 970 840**	**2 086 100**	**2 230 050**	**2 411 010**	**2 570 500**	**2 630 370**	**2 787 880**
SERVICES INTERNATIONAUX DES COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LES ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI							
Europe (y compris la CEI*)	353 460	390 719	427 132	474 837	535 280	572 080	622 790
Pourcentage du trafic mondial	33,8	34,4	34,4	34,8	36,2	37,9	38,6
Europe (hors CEI)	344 000	375 500					
Pourcentage du trafic mondial	32,9	33,1					
Afrique	34 600	37 522	43 467	45 769	47 369	46 840	52 550
Pourcentage du trafic mondial	3,3	3,3	3,5	3,4	3,2	3,1	3,3
Moyen-Orient	49 020	51 809	58 788	60 916	63 156	65 330	67 670
Pourcentage du trafic mondial	4,7	4,6	4,7	4,5	4,3	4,3	4,2
Asie et Pacifique	300 900	333 863	371 228	417 045	443 775	433 510	462 280
Pourcentage du trafic mondial	28,8	29,4	29,9	30,6	30,0	28,7	28,6
Amérique du Nord	248 810	256 242	269 255	286 664	302 660	310 320	327 740
Pourcentage du trafic mondial	23,8	22,5	21,7	21,0	20,5	20,5	20,3
Amérique latine et Caraïbes	58 840	65 945	71 700	78 119	85 300	82 690	80 960
Pourcentage du trafic mondial	5,6	5,8	5,8	5,7	5,8	5,5	5,0
Total (y compris la CEI)	**1 045 630**	**1 136 100**	**1 241 570**	**1 363 350**	**1 477 540**	**1 510 770**	**1 613 990**

* Communauté d'États indépendants.

Source: OACI, formulaire du transport aérien A-1.

des flottes et des routes ont permis aux compagnies aériennes de la région d'acquérir une large part du trafic entre les États-Unis, l'Amérique latine et les Caraïbes, c'est-à-dire d'un marché de l'aviation connaissant une croissance parmi les plus fortes du monde. Après des taux de croissance du trafic très élevés en 1997 et 1998 (respectivement 11,6 pour cent et 9,2 pour cent), le taux de croissance du trafic prévu pour 1999 devrait tomber à 0,6 pour cent.

170. Le rendement moyen par passager régulier pour les compagnies aériennes de la région, mesuré en termes de cents EU par PKR et exprimé en prix constants, a fortement varié entre 1988 et 1998, et il a baissé de quelque 1,6 pour cent. Au cours de cette période, le produit d'exploitation des compagnies aériennes assurant des vols réguliers dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes a augmenté à un taux annuel moyen de 7,1 pour cent (contre une moyenne annuelle mondiale de 5,9 pour cent). Les charges d'exploitation enregistrées pendant la même période ont aussi augmenté de 7,1 pour cent par an. Les résultats financiers généraux des compagnies aériennes ont été médiocres pendant toute la période, avec cinq années consécutives (1989 à 1993) de fortes pertes d'exploitation. Des efforts concertés de réduction des coûts, une restructuration du secteur aérien et une reprise de la demande ont permis d'inverser radicalement la tendance et de dégager des résultats d'exploitation positifs pendant quatre années consécutives. De nombreuses compagnies aériennes sont redevenues rentables à partir de 1995 et ont déclaré des résultats nets encourageants en 1997 et 1998.

(iii) Moyen-Orient

171. Cette région représentait, pendant la période 1993-1999, entre 2,8 et 3,1 pour cent du trafic total. À partir de 1992, elle a enregistré une croissance régulière, bien que d'un dynamisme variable, pendant cinq ans. De 1988 à 1998, le PIB cumulé du Moyen-Orient a augmenté à un taux annuel moyen de 3,5 pour cent en termes réels, tandis que le PIB par habitant se stabilisait à 0,8 pour cent par an. En 1999, l'économie de la région est restée stable pour l'essentiel, avec une croissance du PIB de 2,5 pour cent par rapport à l'année précédente.

172. Entre 1988 et 1998, le trafic de passagers réguliers (en PKR) des compagnies aériennes du Moyen-Orient a augmenté à un taux annuel moyen de 5,6 pour cent. La croissance du trafic a retrouvé un niveau raisonnable depuis les baisses enregistrées en 1990 et 1991, qui s'expliquaient surtout par la guerre du Golfe.

173. Pendant la période 1988-1998, les rendements moyens par passager régulier des compagnies aériennes de la région, mesurés en termes de cents EU par PKR, ont diminué à un taux annuel moyen de 3,5 pour cent en termes réels (contre une baisse de 2,9 pour cent dans le monde entier). On estime que le rendement réel s'est redressé en 1999 et s'est accompagné d'une légère augmentation du trafic et des recettes. Au cours de la période considérée, le produit d'exploitation des compagnies aériennes du Moyen-Orient s'est accru à un taux annuel moyen de 5,2 pour cent (contre une moyenne annuelle mondiale de 5,9 pour cent). Les charges d'exploitation correspondant à la même période ont augmenté de 4,8 pour cent par an. Depuis 1994, les compagnies aériennes de la région ont enregistré une série de pertes d'exploitation. Le trafic s'est constamment accru mais la capacité s'est développée encore plus rapidement et les coûts unitaires sont restés relativement élevés. Certains efforts ont été menés pour réduire les coûts d'exploitation, notamment par une coopération entre les compagnies aériennes; celles-ci se sont par exemple efforcées de gérer en commun des compagnies aériennes du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord dans certains aéroports européens. Ces mesures ont permis de dégager un excédent d'exploitation d'environ 230 millions de dollars EU en 1999.

(iv) Asie/Pacifique

174. Cette région représentait, de 1993 à 1999, entre 23,9 et 25,1 pour cent du trafic mondial. Au cours de la période 1988-1998, l'économie de l'Asie et du Pacifique (PIB) a progressé à un taux annuel moyen de 4,2 pour cent en termes réels, et le PIB par habitant a augmenté de 2,6 pour cent, soit le taux de croissance le plus élevé de toutes les régions de l'OACI. Pendant plus de dix ans, la région Asie/Pacifique a connu la croissance la plus rapide, malgré un ralentissement et une récession récents pendant lesquels la croissance du PIB est passée de 5,4 pour cent en 1996 à 3,9 pour cent en 1997, puis à -0,3 pour cent en 1998. En 1999, la région a retrouvé une partie de sa vigueur économique, avec une croissance du PIB de 3,5 pour cent.

175. L'économie de la région, qui avait fortement souffert, a connu un rétablissement plus marqué et plus rapide que prévu. Les économies en développement de la région Asie/Pacifique ont continué de contribuer fortement à cette croissance, avec une progression de leur PIB moyen de 6,0 pour cent. Plusieurs économies en développement de l'Est et du Sud-est de l'Asie sont sorties de la récession de 1998, de même que le Japon, dont le redressement économique a été plus lent avec une croissance du PIB d'à peine 0,3 pour cent.

176. Au cours de la période 1988-1998, le trafic de passagers réguliers (en PKR) des compagnies aériennes de la région Asie/Pacifique a augmenté à un taux annuel moyen de 7,3 pour cent, soit nettement plus vite que la moyenne annuelle mondiale de 4,4 pour cent. Après avoir connu les taux de croissance les plus élevés de toutes les régions de l'OACI pendant presque dix ans, les compagnies aériennes de cette région ont enregistré en 1998 une baisse du trafic de 2,6 pour cent; la croissance du trafic mondial s'en est trouvée ralentie et sa moyenne s'est effondrée à 2,1 pour cent. Par la suite, la forte reprise des économies asiatiques qui avaient souffert de la récession de 1997 et 1998, ainsi que le redressement de la demande de transport aérien de passagers et de fret ont permis au trafic de se relever et d'atteindre un taux de croissance estimé à près de 7,0 pour cent en 1999.

177. Le rendement moyen par passager régulier des compagnies aériennes de la région, mesuré en cents EU par PKR, a fortement varié depuis 1988 et révèle une baisse annualisée de 4,4 pour cent pendant la période 1988-1998. Les fortes fluctuations du rendement des compagnies aériennes traduisent en particulier les variations du yen et d'autres monnaies asiatiques par rapport au dollar EU. Au cours de la période considérée, le produit d'exploitation des compagnies aériennes assurant des vols réguliers dans la région Asie/Pacifique a augmenté à un taux annuel moyen de 6,1 pour cent (contre un taux de croissance annuel moyen de 5,9 pour cent dans le monde entier). Les charges d'exploitation engagées pendant cette période se sont accrues de 6,9 pour cent par an. Les compagnies aériennes de la région ont enregistré des résultats d'exploitation positifs pendant toute la dernière décennie. Néanmoins, on estime que le bénéfice d'exploitation cumulé des compagnies aériennes de l'Asie et du Pacifique étaient d'environ 3 000 millions de dollars EU en 1999; il était donc très supérieur à celui de 1998.

2. L'emploi

178. Nous avons tenté de faire, en un seul tableau reproduit ci-après, la synthèse des données figurant dans les éditions successives du «Monde de l'aviation civile» de l'OACI. Le cadre statistique de cette publication annuelle ayant évolué au fil du temps, le tableau contient parfois des blancs. Les chiffres indiqués ici ne traduisent que l'emploi au sein des compagnies aériennes. L'IATA publie pour sa part des chiffres très supérieurs (28 millions en 1999) car ils concernent l'emploi dans l'ensemble du secteur du transport aérien; le Conseil international des aéroports publie aussi des chiffres élevés car ils concernent l'emploi dans les aéroports (22 millions en 1997, y compris les emplois indirects).

179. Il est difficile d'interpréter le tableau 20 ci-après en l'absence d'études plus détaillées. Ces données semblent indiquer que la croissance du trafic n'a pas entraîné de croissance parallèle de l'emploi; toutefois, à moyen terme l'emploi semble plus ou moins stable, voire en légère progression pendant la période considérée. Le recours de plus en plus fréquent à la sous-traitance, qui se traduit par des créations d'emplois en-dehors des compagnies aériennes, peut aussi expliquer en partie cette lente progression de l'emploi.

180. Il convient de noter que la circulation des personnes physiques au sens de l'AGCS a toujours été importante dans ce secteur et qu'elle tend à s'accroître. Les pilotes, le personnel navigant, les ingénieurs, les cadres locaux et les cadres travaillant au siège d'une compagnie aérienne n'ont pas toujours la nationalité du pays où ce siège est situé.

B. ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE

181. Deux grandes évolutions sont intervenues sur le plan réglementaire pendant la période considérée: il s'agit de la vague de privatisations et d'une tendance évidente à la libéralisation dans le cadre d'accords bilatéraux ou régionaux. D'autres changements réglementaires plus spécifiques se sont aussi produits, notamment l'intervention croissante des autorités chargées de la concurrence dans la conclusion d'alliances et l'attribution de créneaux, ou encore l'évolution de la législation en matière de propriété; ces changements seront étudiés dans les annexes pertinentes.

1. La privatisation

182. La privatisation compte parmi les évolutions réglementaires les plus importantes qui soient intervenues au cours de la période 1993-2000 dans le secteur du transport aérien, comme d'ailleurs dans d'autres secteurs.

183. Le tableau 21 ci-après, qui a été établi par l'OACI, donne une idée de l'ampleur de ce processus.

184. Il est difficile d'établir une typologie des processus de privatisation car ces processus sont extrêmement divers. La privatisation peut être totale ou partielle, l'Etat conservant alors une action préférentielle, voire la majorité des voix. Elle peut être réservée aux investisseurs nationaux ou ouverte aux étrangers, ou constituer une combinaison complexe de ces deux solutions; elle peut aussi être réservée à d'autres transporteurs aériens, ou au contraire n'associer que

TABLEAU 20
Emploi dans les compagnies aériennes, 1987-1999

	1987[a]	1993 millions	1994 millions	1995 millions	1996 millions	1997 millions	1998 millions	1999 millions
Total du personnel employé par toutes les compagnies aériennes commerciales						1,9 million		2
Total du personnel employé par les compagnies assurant des vols réguliers		1,51	1,51	1,52	1,54			1,5
Personnel employé par des compagnies aériennes internationales assurant des vols réguliers		1,13	1,12	1,12	1,15			
Personnel employé par des compagnies aériennes nationales assurant des vols réguliers		0,38	0,39	0,40	0,39			
Total de l›IATA, dont: (en pourcentage)	1,473 million					1,611 million		
Pilotes et co-pilotes	6,6%					7,8%		
Autres navigants techniques	1,7%					0,7%		
Navigants commerciaux	13,8%					17,3%		
Agents de maintenance	18,3%					16,4%		
Agents commerciaux au sol	13,4%					13,7%		
Manutentionnaires	18,7%					19,4%		
Autres	27,5%					24,7%		

a 1987 ne relève pas de la période prise en compte dans la présente étude mais il s'agit des seuls chiffres disponibles.

Source: OACI.

TABLEAU 21
Évolution de la privatisation des compagnies aériennes par région de 1985 à 2000

	Asie	Afrique	Moyen-Orient	Europe orientale	Europe occidentale	Amérique latine	États-Unis et Canada	Pacifique*	Total
Nombre de compagnies	94	78	30	69	126	90	86	38	611
Compagnies partiellement détenues par l'Etat	44	43	22	53	22	35	1	14	234
Annonce d'un plan de privatisation	24	25	18	38	15	25	1	7	153
Objectifs atteints	16	7	1	19	11	22	1	3	80

Note: * Australie, Nouvelle-Zélande et pays des îles du Pacifique Sud.

L'intitulé «Nombre de compagnies» comprend les compagnies en cours d'exploitation ainsi que celles qui ont cessé de fonctionner depuis 1985.
L'intitulé «Compagnies partiellement détenues par l'État» comprend les compagnies ayant été entièrement privatisées depuis 1985.
L'expression «Annonce d'un plan de privatisation» signifie que l'État a exprimé son intention de privatiser la compagnie ou de réduire sa participation.
L'expression «Objectifs atteints» signifie que l'État (et/ou les actionnaires appartenant à l'État) a réduit sa participation au cours de la période considérée.
Les données ont été collectées selon les renseignements disponibles; la liste (à la date du 22 août 2000) n'est pas exhaustive.

Source: OACI, Bureau du transport aérien.

des investisseurs financiers tels que les banques, ou constituer une combinaison des deux possibilités. La privatisation peut être organisée de manière à instaurer un noyau stable d'actionnaires sous le contrôle d'une seul investisseur, ou au contraire de manière à éviter tout actionnariat majoritaire. Elle peut intervenir dans un cadre contractuel ou par la mise sur le marché dans une Bourse locale ou internationale.

185. En dépit de ces variations considérables, il est possible de définir certains traits communs: les privatisations de compagnies aériennes sont des processus difficiles qui sont souvent étalés dans le temps, voire retardés ou bloqués. Ces retards peuvent notamment s'expliquer par des conditions économiques générales, ou la situation économique du secteur du transport aérien, ou encore par des difficultés financières et/ou sociales du transporteur concerné et des changements de gouvernement ou de politiques publiques.

186. Les opérations de privatisation sont toujours mises au point avec minutie afin d'éviter toute incompatibilité avec des règles limitant la propriété étrangère, sauf bien entendu dans les rares cas où ces règles ont été suspendues. Le personnel se voit souvent attribuer une partie des actions (généralement autour de 10 pour cent) pour garantir la stabilité sociale au cours de la période de transition et des gains de productivité. Il est également fréquent de recourir à un «partenaire stratégique», c'est-à-dire à un autre transporteur aérien qui ne détient qu'une part minoritaire des actions, mais qui contribue à la gestion opérationnelle de la compagnie et qui lui offre son réseau d'alliances en plus de ses compétences de gestion. Ces partenariats peuvent être précédés d'une période d'essai effectuée dans le cadre d'un contrat de gestion; il arrive que les périodes d'essai ne soient pas concluantes et ne soient pas suivies d'une prise de participation au capital social, comme certains exemples l'ont récemment montré.

187. Il est également évident que ce phénomène se développe sur le plan géographique. Il touche le monde entier, pays en développement comme pays développés, y compris la CEI et la Chine; la seule différence tient au rythme auquel les différentes régions suivent la tendance. En 1998, l'OACI donnait l'appréciation suivante de ce développement géographique de la privatisation:

«Depuis le début des années 1990, plus de 80 transporteurs ont été visés par une privatisation. Aujourd'hui, toutes les compagnies aériennes d'Amérique du Nord sont des propriétés privées. En Amérique latine et dans les Caraïbes, presque tous les grands transporteurs sont désormais détenus par des intérêts privés. En Europe, près de la moitié des grandes compagnies aériennes d'Europe occidentale sont privées, tandis que la plupart des compagnies nationales d'Europe orientale sont détenues en majorité par les pouvoirs publics (bien que 15 d'entre elles aient été visées par une privatisation). Dans la région Asie/Pacifique, quelque 15 États ont exprimé leur intention de privatiser des compagnies en partie ou en totalité; en outre, les anciennes compagnies nationales du Japon, de la République de Corée, du Brunei Darussalam, de la Malaisie, des Philippines, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, ainsi que celles qui sont situées à Hong Kong, Chine et à Taiwan sont à présent privées. Au Moyen-Orient et en Afrique, presque tous les transporteurs nationaux restent aux mains des pouvoirs publics, bien que 25 compagnies environ aient fait l'objet d'une privatisation dans ces deux régions.»

188. Il est utile de noter aussi le rôle que jouent les privatisations dans la formation d'alliances. La privatisation constitue un moyen, pour une alliance, d'étendre son réseau par le biais de prises de participation; les alliances sont d'ailleurs en concurrence à cet égard. Inversement, du point de vue de la compagnie privatisée, la privatisation offre une occasion de s'intégrer dans le réseau d'une grande alliance et d'accéder ainsi à un système de réseau en étoile de dimension mondiale.

2. Libéralisation bilatérale et intégration régionale

189. Comme l'OACI l'a indiqué dans la première partie de son étude, la libéralisation constitue une tendance qui s'accélère et qui s'étend; elle concerne à présent, sous une forme ou sous une autre, 85 pour cent des Membres de l'OACI. Pour autant, cela ne signifie pas que 85 pour cent des accords bilatéraux contiennent des dispositions libérales car la plupart des accords antérieurs à 1990 qui sont encore en vigueur sont du type classique appelé «Bermudes 1». L'OACI a également indiqué que plus de la moitié des États qui la composent font désormais partie d'un arrangement quelconque, bilatéral ou régional, prévoyant un plein accès aux marchés. Là encore, cela ne signifie pas – loin s'en faut – que la moitié des accords instaurent le plein accès aux marchés.

190. La forme la plus libérale de ces accords est traditionnellement appelée un accord «ciel ouvert». L'OACI a établi une liste des accords de ce type actuellement en vigueur. Néanmoins, elle souligne elle-même que cette liste doit être considérée avec prudence. Il n'existe pas de définition reconnue de ce qui constitue un accord de type «ciel ouvert», sauf aux États-Unis, où l'on trouve un accord-type dans

edomaine.[34] Au demeurant, même les accords signés aux États-Unis comportent des variations par rapport à ce modèle. D'autres accords n'associant pas les États-Unis ont aussi été qualifiés d'accords «ciel ouvert» par l'OACI car ils ont été établis dans le même esprit et ils contiennent de nombreuses similitudes techniques. Cependant, ces accords peuvent différer des accords américains et leur champ d'application est parfois plus étendu; ils peuvent notamment aller jusqu'à inclure la huitième liberté (vols intérieurs), comme c'est le cas de l'accord conclu entre le Brunei Darussalam et la Nouvelle-Zélande. Ces précautions mises à part, les dispositions classiques d'un accord de type «ciel ouvert» sont résumées dans le tableau 22 ci-dessous, qui a été établi par l'OCDE.

191. Le tableau 23 ci-dessous, qui a été établi par l'OACI, reprend les principales caractéristiques de tous les accords de type «ciel ouvert» conclus à ce jour.

34 Voir «A US standard «post 1977» agreement», Air Transport Association, 15 mai 1989 K; on trouvera un article résumant les dispositions caractéristiques d'un accord «ciel ouvert» aux États-Unis à l'adresse suivante: http:/www.state.gov/www/issues/econmic/tra . Par ailleurs, la politique fondamentale de ces accords est exposée dans le document DOT «US international transportation policy statement» en date d'avril 1995.

TABLEAU 22
Principes fondamentaux d'un accord de type «ciel ouvert»

Services combinés passagers/fret	Services de fret uniquement
Échange complet des cinq droits de trafic fondamentaux (y compris la cinquième liberté)	Dispositions libérales identiques concernant les droits de trafic et les taux (régime identique comme pour les transporteurs assurant des services combinés)
Libre accès aux marchés pour les transporteurs désignés (liberté de détermination des routes, de la capacité et de la fréquence)	Services au sol concurrentiels (auto-assistance en escale, droits de transport multimodal, redevances d'usage)
Liberté de fixer les tarifs et les taux (double désapprobation en cas de menace pour la concurrence)	Traitement libéral des services de transport de fret non régulier (la réglementation en matière de vols d'affrètement la moins restrictive des deux pays est d'application)

Source: OCDE, DSTI/DOT (99), 1er juin 1999.

TABLEAU 23
Accord de type «ciel ouvert»

Type	Conclusion		Entité		Remarques
	Année	Mois			
Ciel ouvert	1992	9	États-Unis	Pays-Bas	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Autriche	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Belgique	Signé en septembre 1995
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Danemark	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Finlande	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Islande	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Luxembourg	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Norvège	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Suède	
Ciel ouvert	1995	5	États-Unis	Suisse	
Ciel ouvert	1995	12	États-Unis	République tchèque	Mise en place étalée sur trois ans
Ciel ouvert	1996	2	États-Unis	Allemagne	
Ciel ouvert	1996	11	États-Unis	Jordanie	
Ciel ouvert	1997	1	États-Unis	Singapour	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	2	États-Unis	Brunei	
Ciel ouvert	1997	3	États-Unis	Panama	
Ciel ouvert	1997	3	États-Unis	Taiwan, Province de	

Type	Conclusion		Entité		Remarques
	Année	Mois			
Ciel ouvert	1997	4	États-Unis	Costa Rica	
Ciel ouvert	1997	4	États-Unis	El Salvador	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	4	États-Unis	Guatemala	
Ciel ouvert	1997	4	États-Unis	Honduras	
Ciel ouvert	1997	5	États-Unis	Nouvelle-Zélande	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	5	États-Unis	Nicaragua	
Ciel ouvert	1997	6	États-Unis	Malaisie	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	7	États-Unis	Aruba	
Ciel ouvert	1997	10	États-Unis	Chili	Signé en octobre 1999, septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	12	États-Unis	Antilles néerlandaises	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1997	12	États-Unis	Roumanie	Mise en place étalée sur quatre ans
Ciel ouvert	1998	2	États-Unis	Ouzbékistan	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1998	4	États-Unis	Corée, Rép. de	
Ciel ouvert	1998	5	États-Unis	Pérou	Mise en place étalée sur quatre ans pour les transports de passagers et sur deux ans pour les transports de fret; septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1998	11	États-Unis	Italie	Signé en décembre 1999
Ciel ouvert	1999	4	États-Unis	Pakistan	
Ciel ouvert	1999	4	États-Unis	Émirats arabes unis	Septième liberté pour tous les transports de fret. Des restrictions ont été prévues en raison de la nature multinationale de Gulf Air
Ciel ouvert	1999	5	États-Unis	Bahreïn	
Ciel ouvert	1999	8	États-Unis	Argentine	Mise en place étalée sur quatre ans pour les transports de passagers; l'Argentine a suspendu l'accord en février 2000
Ciel ouvert	1999	10	États-Unis	Qatar	
Ciel ouvert	1999	11	États-Unis	Tanzanie	Mise en place étalée sur deux ans pour les vols d'affrètement, septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	1999	12	États-Unis	République dominicaine	
Ciel ouvert	1999	12	États-Unis	Portugal	S'étend au transport multimodal; la liberté d'effectuer des vols d'affrètement et la septième liberté pour les transports de fret seront accordées à la fin de 2002/2003
Ciel ouvert	2000	1	États-Unis	République slovaque	Septième liberté pour tous les transports de fret, mise en place étalée sur deux ans pour les vols d'affrètement uniquement destinés au transport de fret
Ciel ouvert	2000	2	États-Unis	Namibie	Mise en place étalée sur deux ans pour un certain nombre de compagnies aériennes et liberté d'effectuer des vols d'affrètement
Ciel ouvert	2000	3	États-Unis	Ghana	Mise en place étalée sur six ans pour les transports de passagers et de fret; septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	2000	2	États-Unis	Burkina Faso	Septième liberté pour tous les transports de fret. Des restrictions ont été prévues en raison de la nature multinationale d'Air Afrique

Type	Conclusion		Entité		Remarques
	Année	Mois			
Ciel ouvert	2000	3	Etats-Unis	Turquie	Mise en place étalée sur trois ans pour les transports de passagers
Ciel ouvert	2000	5	États-Unis	Gambie	Septième liberté pour tous les transports de fret
Ciel ouvert	2000	5	États-Unis	Nigeria	
Ciel ouvert	1995	2	États-Unis	Canada	Mise en place étalée sur trois ans pour l'accès des transporteurs américains
Ciel ouvert	1996	11	Australie	Nouvelle-Zélande	A créé un marché unique de l'aviation; plafonnement pour la cinquième liberté
Ciel ouvert	1996	6	Brésil	Chili	
Ciel ouvert	1996	3	Brésil	Nouvelle-Zélande	
Ciel ouvert	1999		Brunei	Nouvelle-Zélande	Prévoit d'accorder les septième et huitième libertés
Ciel ouvert	1997	4	Brunei	Singapour	
Ciel ouvert	1999		Chili	Costa Rica	
Ciel ouvert	1998?		Chili	Panama	
Ciel ouvert	2000		Iles Cook	Nouvelle-Zélande	
Ciel ouvert	1998		Danemark	Nouvelle-Zélande	
Ciel ouvert	1998		Éthiopie	Émirats arabes unis	Signé par Dubaï pour son propre compte
Ciel ouvert	1997		Guatemala	Panama	
Ciel ouvert	1997		Kenya	Pays-Bas	
Ciel ouvert	1996		Macao	Népal	
Ciel ouvert	1997		Macao	Singapour	
Ciel ouvert	1998		Malaisie	Nouvelle-Zélande	
Ciel ouvert	1998		Nouvelle-Zélande	Norvège	
Ciel ouvert	1997		Nouvelle-Zélande	Singapour	Prévoit d'accorder la septième liberté pour les transports de fret
Ciel ouvert	1998		Nouvelle-Zélande	Suède	
Ciel ouvert	1997		Nouvelle-Zélande	Émirats arabes unis	
Ciel ouvert	1998		Pakistan	Émirats arabes unis	Signé par Dubaï pour son propre compte
Ciel ouvert	1997	3	Panama	Pérou	
Ciel ouvert	1996		Panama	Venezuela	
Ciel ouvert	1998		Turkménistan	Émirats arabes unis	
Ciel ouvert	1998		Émirats arabes unis	Ouganda	
Ciel ouvert	1998		Quatre États d'Amérique latine		République dominicaine, Guatemala, Costa Rica et Panama
Ciel ouvert	1999		Trois États d'Asie du Sud-Est		Limité à des zones particulières de l'Indonésie, de la Malaisie et de la Thaïlande

Total général	**74**	**(y compris les accords ciel ouvert transfrontières et les accords multi-ciels ouverts)**
Total, États-Unis	**48**	**(y compris les accords ciel ouvert transfrontières)**
Total, autres pays	**26**	**(y compris les accords multi-ciels ouverts)**
Total, pays en développement	**54**	**(y compris les accords multi-ciels ouverts)**

192. Le processus de libéralisation s'étend bien au-delà des accords «ciel ouvert». C'est pourquoi l'OACI a établi le tableau 24 ci-dessous, qui contient une liste de pays ayant conclu des accords libéraux (bilatéraux ou régionaux). Il convient de noter que ce tableau ne fait pas mention des accords qui sont plus libéraux que les accords classiques de type «Bermudes» mais moins libéraux que les accords «ciel ouvert» (tels que l'accord Japon/États-Unis). En effet, il est extrêmement difficile d'établir une typologie simple de ces accords. L'image présentée par ce tableau est donc incomplète. On trouvera une description plus précise des accords «moins que ciel ouvert» dans la future annexe de ce document qui traitera des routes, des tarifs, de la capacité et de la désignation. Néanmoins, en juin 1999, l'OACI a exprimé l'appréciation suivante à propos de l'évolution réglementaire découlant des accords bilatéraux qui lui avaient été notifiés entre 1994 et 1999: «… on trouvait des mesures visant à garantir une participation effective et suivie au transport aérien international par une libéralisation progressive de l'accès aux marchés dans environ 55 pour cent des 295 instruments bilatéraux pour lesquels des renseignements étaient disponibles. Les mesures les plus courantes comprenaient la désignation de plusieurs compagnies aériennes, des augmentations progressives et négociées de capacité et l'élimination de restrictions sur les services de transport de fret».

TABLEAU 24

Liste de pays ayant conclu des accords de libéralisation au 12 septembre 2000

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Afrique du Sud										x							x
Algérie										x							x
Allemagne	x		x	x													x
Angola									x	x							x
Antigua-et-Barbuda											x						x
Antilles néerlandaises	x																
Arabie saoudite							x										x
Argentine	x												x				x
Aruba	x																
Australie		x													x	x	x
Autriche	x		x	x													x
Bahamas											x						x
Bahreïn	x						x										x
Barbade											x						x
Belgique	x		x	x													x
Bélize											x						x
Bénin										x							x
Bolivie						x							x				x
Botswana										x							x
Brésil		x											x				x
Brunéi	x	x													x		x
Bulgarie					x												x
Burkina Faso	x									x							x
Burundi									x	x							x

1. **Accords «ciel ouvert» américains**
2. **Accords «ciel ouvert» non américains**
3. **Union européenne (UE)**
4. **Zone d'aviation commune européenne**
5. **Accords élargis de l'UE**
6. **Pacte andin**
7. **Commission de l'aviation civile arabe (ACA)**
8. **Union économique d'Afrique centrale**
9. **COMESA**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Accord de Banjut**
13. **Accord de Fortaleza**
14. **Accord CLMV (Asie du Sud-Est)**
15. **Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)**
16. **Forum du Pacifique Sud**
17. **États de l'OACI ou autres**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Cambodge														x			x
Cameroun								x		x							x
Canada	x														x		x
Cap-Vert										x		x					x
CAR								x		x							x
Chili	x	x											x		x		x
Chine														x			x
Chypre						x											x
Colombie						x											x
Comores									x	x							x
Congo								x									x
Congo, Rép. dém. du									x	x							x
Costa Rica	x	x															x
Côte d'Ivoire										x							x
Danemark	x	x	x	x													x
Djibouti									x	x							x
Dominique											x						
Égypte							x		x	x							x
El Salvador	x																x
Émirats arabes unis	x	x					x										x
Équateur						x											x
Érythrée									x	x							x
Espagne			x	x													x
Estonie					x												x
États-Unis	x														x		x
Éthiopie		x							x	x							x
Fédération de Russie															x		x
Fidji																x	x
Finlande	x		x	x													x
France			x	x													x
Gabon								x		x							x
Gambie	x									x		x					x
Ghana	x									x		x					x
Grèce			x	x													x
Grenade											x						x
Guatemala	x	x															x
Guinée										x							x
Guinée équatoriale								x		x							x
Guinée-Bissau										x		x					x

1. **Accords «ciel ouvert» américains**
2. **Accords «ciel ouvert» non américains**
3. **Union européenne (UE)**
4. **Zone d'aviation commune européenne**
5. **Accords élargis de l'UE**
6. **Pacte andin**
7. **Commission de l'aviation civile arabe (ACA)**
8. **Union économique d'Afrique centrale**
9. **COMESA**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Accord de Banjut**
13. **Accord de Fortaleza**
14. **Accord CLMV (Asie du Sud-Est)**
15. **Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)**
16. **Forum du Pacifique Sud**
17. **États de l'OACI ou autres**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Guyana											x						x
Honduras	x																x
Hong Kong, SAR															x		
Hongrie					x												x
Îles Cook		x														x	x
Îles Marshall																x	x
Îles Salomon																x	x
Indonésie		x													x		x
Iraq							x										x
Irlande			x	x													x
Islande	x			x													x
Italie	x		x	x													x
Jamaïque											x						x
Japon															x		x
Jordanie	x						x										x
Kenya		x							x	x							x
Kiribati																x	x
Lesotho										x							x
Lettonie					x												x
Liban							x										x
Libéria										x							x
Libye							x			x							x
Liechtenstein				x													
Lituanie					x												x
Luxembourg	x		x	x													x
Macao, SAR		x															
Madagascar									x	x							x
Malaisie	x	x													x		x
Malawi									x	x							x
Mali										x							x
Malte					x												x
Maroc							x										x
Maurice									x	x							x
Mauritanie										x							x
Mexique															x		x
Micronésie, États féd. de																x	x
Montserrat											x						
Mozambique										x							x
Myanmar														x			x

1. **Accords «ciel ouvert» américains**
2. **Accords «ciel ouvert» non américains**
3. **Union européenne (UE)**
4. **Zone d'aviation commune européenne**
5. **Accords élargis de l'UE**
6. **Pacte andin**
7. **Commission de l'aviation civile arabe (ACA)**
8. **Union économique d'Afrique centrale**
9. **COMESA**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Accord de Banjut**
13. **Accord de Fortaleza**
14. **Accord CLMV (Asie du Sud-Est)**
15. **Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)**
16. **Forum du Pacifique Sud**
17. **États de l'OACI ou autres**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Namibie	x								x	x							x
Nauru																x	x
Népal		x															x
Nicaragua	x																x
Niger										x							x
Nigéria	x									x		x					x
Niue																x	
Norvège	x	x		x													x
Nouvelle-Zélande	x	x													x	x	x
Oman							x										x
Ouganda		x							x	x							x
Ouzbékistan	x																x
Pakistan	x	x															x
Palau																x	x
Palestine							x										
Panama	x	x															x
Papouasie-Nouvelle-Guinée															x	x	x
Paraguay													x				x
Pays-Bas	x		x	x													x
Pérou	x	x				x									x		x
Philippines															x		x
Pologne					x												x
Portugal	x		x	x													x
Qatar	x						x										x
République de Corée	x														x		x
République démocratique populaire lao													x				x
République dominicaine	x	x															x
République slovaque	x				x												x
République tchèque	x				x												x
Roumanie	x				x												x
Royaume-Uni			x	x													x
Rwanda									x	x							x
Sahraouie, Rép. arabe										x							
Saint-Kitts-et-Nevis											x						
Saint-Vincent-et-les Grenadines											x						x
Sainte-Lucie											x						x
Samoa																x	x

1. **Accords «ciel ouvert» américains**
2. **Accords «ciel ouvert» non américains**
3. **Union européenne (UE)**
4. **Zone d'aviation commune européenne**
5. **Accords élargis de l'UE**
6. **Pacte andin**
7. **Commission de l'aviation civile arabe (ACA)**
8. **Union économique d'Afrique centrale**
9. **COMESA**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Accord de Banjut**
13. **Accord de Fortaleza**
14. **Accord CLMV (Asie du Sud-Est)**
15. **Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)**
16. **Forum du Pacifique Sud**
17. **États de l'OACI ou autres**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Sao Tomé-et-Principe										x							x
Sénégal										x							x
Seychelles									x	x							x
Sierra Leone										x		x					x
Singapour	x	x													x		x
Slovénie					x												x
Somalie										x							x
Soudan							x		x	x							x
Suède	x	x	x	x													x
Suisse	x			x													x
Suriname											x						x
Swaziland									x	x							x
Syrie							x										x
Taiwan, Province de	x														x		
Tanzanie	x								x	x							x
Tchad								x		x							x
Thaïlande		x													x		x
Togo										x							x
Tonga																x	x
Trinité-et-Tobago											x						x
Tunisie							x			x							x
Turkménistan		x															x
Turquie	x				x												x
Tuvalu																x	
Uruguay													x				x
Vanuatu																x	x
Venezuela		x				x											x
Viet Nam														x	x		x
Yémen							x										x
Zambie									x	x							x
Zimbabwe									x	x							x
TOTAL	49	27	15	19	13	5	16	6	21	52	14	6	6	4	21	16	157

1. **Accords «ciel ouvert» américains**
2. **Accords «ciel ouvert» non américains**
3. **Union européenne (UE)**
4. **Zone d'aviation commune européenne**
5. **Accords élargis de l'UE**
6. **Pacte andin**
7. **Commission de l'aviation civile arabe (ACA)**
8. **Union économique d'Afrique centrale**
9. **COMESA**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Accord de Banjut**
13. **Accord de Fortaleza**
14. **Accord CLMV (Asie du Sud-Est)**
15. **Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)**
16. **Forum du Pacifique Sud**
17. **États de l'OACI ou autres**

193. Le tableau 25 ci après met à jour et complète celui qui se trouve à l'annexe 8 du document S/C/W/5, page 37; il reprend les principales dispositions des accords régionaux en vigueur, à l'exception des accords de l'UE. Il est toutefois utile de noter que l'état d'avancement réel de la mise en œuvre de ces dispositions est extrêmement variable.

TABLEAU 25
Extraits des dispositions des accords et arrangements régionaux sur les services aériens

Pacte andin – 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes** (CARICOM) – 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** – 1997 (6 États	**Accord de Banjul** – 1997 (6 États)	**Accord CLMV** – 1998 (4 États)	**COMESA** – 1999 (21 États)	**ACA** – 1999 (16 États)
Services non réguliers						
Autorise l'exploitation sans restriction des vols tout-cargo dans la région et des vols d'affrètement tous frais compris qui ne mettent pas en danger la stabilité économique des services réguliers existants	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune limitation sous réserve des procédures d'autorisation de chaque pays	Autorise la liberté de circulation intra- COMESA pour le transport aérien de fret et les vols non réguliers de passagers	Aucune restriction découlant de procédures réglementaires
Troisième et quatrième libertés						
Oui	Oui – avec une licence et un préavis; les voyages d'un jour/vols de taxi aérien peuvent faite l'objet de conditions de chargement/ directionnelles	Oui, mais seulement sur les routes qui ne sont pas desservies en vertu d'accords bilatéraux	Oui, pour deux points de trafic dans chaque État	Aucune limitation pour les droits de trafic de troisième et quatrième libertés; aucune limitation pour huit aéroports internationaux en ce qui concerne les points d'origine, les points de destination, les points intermédiaires et les points ultérieurs dans la région	Jusqu'à deux vols quotidiens entre toute paire de villes; au-delà, l'accord bilatéral sur les services aériens est d'application (phase I). Aucune limite intra-COMESA (phase II)	La capacité sera réduite d'un facteur de 60 à 40 pour cent à partir de 2001 Aucune restriction à partir de 2003
Cinquième et sixième libertés						
Cinquième: oui Sixième: non mentionnée en tant que telle	Cinquième: à échanger à titre réciproque et libéral entre les membres Sixième: non mentionnée	Transport de trafic de cinquième et sixième libertés autorisé seulement avec le consentement des États concernés	Cinquième: oui, sans restrictions là où il n'y a pas de vols de troisième et quatrième libertés; limités à 20 pour cent de la capacité pour les troisième et quatrième libertés; réciproque pour les transporteurs non africains	Cinquième: aucune limitation de trafic Sixième: implicitement reconnue à partir de la description des points de trafic (voir troisième et quatrième libertés ci dessus)	Cinquième: aucune restriction si aucune opération n'est menée au titre des troisième et quatrième libertés; limitée à 30 pour cent de la capacité dans le cas contraire (phase I) Aucune restriction (phase II)	Cinquième: aucune restriction à partir de 2005

Pacte andin – 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes** (CARICOM) – 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** – 1997 (6 États	**Accord de Banjul** – 1997 (6 États)	**Accord CLMV** – 1998 (4 États)	**COMESA** – 1999 (21 États)	**ACA** – 1999 (16 États)
Désignation multiple						
Oui	Oui, sauf si cela se traduirait par de graves pertes financières pour les transporteurs aériens existants auxquels les deux États ont délivré des licences	Oui	Maximum de deux compagnies aériennes par État	Oui	Oui	Oui
Tarifs						
Pays d'origine	Approbation double exigée par les États concernés, mais les tarifs à approuver doivent répondre aux critères généraux	Pays d'origine; les tarifs appliqués peuvent être examinés par le Conseil des autorités aéronautiques	Double approbation; les tarifs sont fixés sur la base d'une politique de tarifs maximaux basée sur les dépenses d'exploitation de compagnies aériennes désignées	Double désapprobation pour les tarifs sous régionaux	Aucune disposition spécifique	À partir de 2003, les règles de l'offre et la demande seront appliquées pour fixer les tarifs
Propriété et contrôle						
Déterminés par la législation nationale (constituée légalement dans le pays du Pacte qui désigne le transporteur aérien)	Le transporteur aérien doit être détenu et contrôlé par un ou plusieurs États membres ou nationaux de ces États	Aucune disposition spécifique	Siège et opérations majeures dans l'État désignateur, qui devrait avoir un intérêt minoritaire avec veto	Aucune disposition spécifique	Le transporteur aérien doit être détenu pour une large part et contrôlé de manière effective par un ou plusieurs membres du COMESA ou ressortissants de ces membres	Le transporteur aérien doit être détenu pour une large part et contrôlé de manière effective par des États ou des ressortissants arabes, avec un siège social situé et des statuts déposés dans un État arabe

Pacte andin – 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes** (CARICOM) – 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** – 1997 (6 États	**Accord de Banjul** – 1997 (6 États)	**Accord CLMV** – 1998 (4 États)	**COMESA** – 1999 (21 États)	**ACA** – 1999 (16 États)
Capacité						
Accorde le «libre exercice des droits des troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air», mais l'offre de vols non réguliers sur des routes de services réguliers ne peut mettre en danger la viabilité économique des services réguliers	Un objectif primaire est la fourniture, à un coefficient de remplissage raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement anticipés en matière de transport de passagers, de fret et de poste sur des routes spécifiées; les limitations sont permises sur les vols de taxi aérien à désignation multiple	La capacité doit être adaptée au potentiel de trafic respectif. Les États concernés doivent examiner la capacité proposée par les compagnies aériennes pour éviter tout excès de capacité non conforme au potentiel de trafic (pratique anticoncurrentielle) compte tenu des limitations techniques des aéroports	Cinq fréquences par semaine par compagnie aérienne; les horaires devraient être harmonisés	Aucune limitation de capacité et de fréquence	Aucune restriction concernant le type et la capacité des aéronefs, sauf pour les aéroports ayant des limites opérationnelles et exigeant des certificats de navigabilité	Aucune restriction concernant le type de trafic ou des questions d'exploitation. La capacité peut être plafonnée pendant une période non renouvelable d'un an en cas de diminution rapide de la part de marché
Concurrence loyale						
Les règles du Pacte andin sur la concurrence sont applicables au transport aérien	Accorde aux compagnies aériennes une occasion juste et égale de se livrer concurrence; exige des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou les pratiques de concurrence déloyale; aucun effet injustifié sur les services des compagnies aériennes des autres États membres	Les membres doivent adopter des mesures visant à éliminer toutes les formes de discrimination et les pratiques de concurrence déloyale; établit une norme nationale pour le traitement des compagnies aériennes des autres États membres	Aucune disposition spécifique	Aucune disposition spécifique	Les membres doivent appliquer les règles et réglementations du COMESA en matière de concurrence aux alliances et aux arrangements commerciaux	Application des directives de l'OACI et des règles de la Ligue arabe en matière de concurrence loyale et de non-discrimination. Application des dispositions bilatérales en vigueur ou d'un mécanisme existant pour le règlement des différends

Pacte andin – 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes** (CARICOM) – 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** – 1997 (6 États	**Accord de Banjul** – 1997 (6 États)	**Accord CLMV** – 1998 (4 États)	**COMESA** – 1999 (21 États)	**ACA** – 1999 (16 États)
Autres accords entre parties						
Ne peut imposer de restrictions sur aucune facilité que les États membres ont accordée, ou peuvent accorder, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux	Ne touche aucun autre accord ou arrangement contractuel bilatéral, multilatéral ou autre	Ne peut établir de restrictions sur ce qui est établi dans les accords sur les services aériens entre les parties, dont les dispositions sont appliquées subsidiairement	Consultation préalable, statut d'observateur pour les États pour les négociations bilatérales à l'intérieur et à l'extérieur du groupe; les États doivent refléter et promouvoir l'intérêt global du groupe dans ces négociations. En cas d'incohérences, c'est la Déclaration de Yamoussoukro qui prévaut	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus; mise en œuvre progressive; tout groupe de deux États peut adopter des accords de coopération, les autres peuvent y adhérer lorsqu'ils sont prêts	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus; mise en œuvre progressive; les alliances et les arrangements commerciaux sont encouragés	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus; mise en œuvre progressive; les alliances et les arrangements de commercialisation sont encouragés
États non parties						
Autorise les vols de fret non réguliers entre États du Pacte et autres États; échange de droits de cinquième liberté avec des États n'appartenant pas au Pacte sur une base d'équité et de dédommagement suffisant	Ne touche pas les accords/arrangements bilatéraux ou licences d'exploitation et autorisations similaires déjà en vigueur entre un État membre et un État non membre	Aucune disposition spécifique	Voir «Autres accords entre parties», ci dessus	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus	Les accords sur les services aériens bilatéraux existants sont reconnus	Aucune disposition
Inclusion de nouveaux États membres						
On suppose qu'il exige des États intéressés qu'ils adhèrent au Pacte andin	Ouvert aux États ou territoires qui deviennent membres de la Communauté des Caraïbes	Ouvert aux autres États d'Amérique du Sud; exige l'approbation unanime des États parties à l'Accord	Aucune disposition	Ouvert à d'autres pays sous réserve de l'acceptation de tous les États membres (convenu en 1999)	Aucune disposition	Aucune disposition

Pacte andin – 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes** (CARICOM) – 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** – 1997 (6 États	**Accord de Banjul** – 1997 (6 États)	**Accord CLMV** – 1998 (4 États)	**COMESA** – 1999 (21 États)	**ACA** – 1999 (16 États)
Entrée en vigueur						
Décision n° 297 (juin 1991)	Lorsque la huitième ratification a été déposée, le 8 décembre 1998	30 jours après le dépôt de la troisième ratification	Sur signature de trois États	Sur signature, le 14 janvier 1998	La première phase de libéralisation est prévue le 1er octobre 1999	La première phase de libéralisation est prévue en 1999
Amendement						
Par décision de la Commission de Cartagena	Exige l'accord, la ratification et le dépôt de tous les États membres	Les autorités aéronautiques peuvent modifier les appendices par accord unanime	Aucune disposition	Toutes les parties doivent accepter les amendements proposés	Aucune disposition	Aucune disposition

194. En raison de leur complexité technique et de leur importance économique, les dispositions du marché unique européen du transport aérien doivent faire l'objet d'une description particulière. Cette description est présentée dans le tableau 26 ci-dessous:

TABLEAU 26
Résumé des trois «paquets» aériens de l'UE

Champ d'appliction	1er paquet Depuis le 1er janvier 1988 Transport international de passagers sur des vols réguliers	2ème paquet Depuis le 1er novembre 1990 Transport international de passagers sur des vols réguliers	3ème paquet Depuis le 1er janvier 1993 Transport aérien intra-communautaire
Tarifs	*Type de tarif* / *% du tarif de réf.* / *Tarif approuvé par l'Etat* Remise 66-90 Automatiqmt. Forte remise 45-65 Automatiqmt. Autres Dble. approb.	*Type de tarif réf.* / *% du tarif de* / *Tarifs approuvés par l'Etat* Entièr. flexible 106- Sauf si double désapprobat. Econ. normal 95-105 Automatiqmt Remise 80-94 Automatiqmt Forte remise 30-79 Automatiqmt Autres Si dble. approb.	*Liberté de prix* Toutefois, il est prévu que les États et/ou la Commission peuvent intervenir dans les cas suivants: - des tarifs de base excessifs (compte tenu des coûts entièrement ventilés sur le long terme) - une diminution prolongée des tarifs
Désignation	La désignation multiple par un État est autorisée dans les cas suivants: - 250 000 accès (la 1ère année suivant la notification) - 200 000 accès ou 1 200 vols AR (2ème année) - 180 000 accès ou 1 000 vols AR (3ème année)	La désignation multiple par un État est autorisée dans les cas suivants: - 140 000 accès ou 800 vols AR (à partir de janvier 1991) - 100 000 accès ou 600 vols AR (à partir de janvier 1992)	Ces dispositions ne sont plus d'application
Capacité	Capacité partagée entre États 45/55 pour cent (depuis janvier 1988) 40/60 pour cent (depuis octobre 1989)	Capacité partagée par un État jusqu'à 60 pour cent La capacité peut être accrue de 7,5 pour cent par an	Aucune restriction
Accès aux routes	• 3ème et 4ème libertés accordées pour les routes allant des régions aux aéroports-pivots • 5ème liberté accordée pour le trafic jusqu'à 30 pour cent de la capacité • Droits supplémentaires de la 5ème liberté accordés pour les vols irlandais et portugais • Combinaison de points autorisée • Certaines exemptions	• 3ème et 4ème libertés entre tous les aéroports • 5ème liberté accordée pour le trafic jusqu'à 50 pour cent de la capacité • Obligations de service public et une certaine protection des nouvelles routes régionales • Un service relevant de la 3ème ou 4ème liberté peut être également offert par une compagnie aérienne d'un autre État • Possibilité d'instaurer des règles de répartition du trafic et des restrictions liées à l'encombrement ou la protection de l'environnement	• Plein accès aux routes internationales et nationales au sein de l'UE, y compris aux routes entre États, hormis les routes de base indiquées dans les exemptions de transport prévues pour les îles grecques et les Açores • Vols intérieurs autorisés jusqu'à 50 pour cent de la capacité si le secteur national est combiné avec une route vers le pays d'origine Aucune restriction aux vols intérieurs depuis avril 1997 • Des obligations de service public plus développées et une certaine protection des nouvelles routes régionales peu fréquentées • Possibilités plus larges d'instaurer des règles de répartition du trafic et des restrictions liées à l'encombrement ou la protection de l'environnement

Champ d'appliction	1er paquet Depuis le 1er janvier 1988 Transport international de passagers sur des vols réguliers	2ème paquet Depuis le 1er novembre 1990 Transport international de passagers sur des vols réguliers	3ème paquet Depuis le 1er janvier 1993 Transport aérien intra-communautaire
Règles de concurrence	*Exemptions de groupe concernant:* • Certaines coordinations de capacité • Des concertations sur les tarifs • L'attribution de créneaux dans les aéroports • Les systèmes informatiques courants de réservation • L'assistance au sol pour les aéronefs, le fret, les passagers et les services de traiteur en vol • Un certain partage des revenus communs	*Exemptions de groupe concernant:* • Certaines coordinations de capacité • Des concertations sur les tarifs • L'attribution de créneaux dans les aéroports • Les systèmes informatiques courants de réservation • L'assistance au sol pour les aéronefs, le fret, les passagers et les services de traiteur en vol	*Exemptions de groupe concernant:* • Certaines coordinations d'horaires • Des concertations sur les tarifs • L'attribution de créneaux dans les aéroports • Les systèmes informatiques courants de réservation • L'exploitation commune de nouvelles routes peu fréquentées
Octroi de licences aux transporteurs aériens	Non prévu dans les 1er et 2ème paquets		Liberté complète de fonder une compagnie aérienne Conditions identiques dans toute l'UE La notion de propriété et de contrôle communautaires remplace la propriété et le contrôle nationaux Prescriptions d'adéquation des moyens financiers Les petits transporteurs peuvent bénéficier d'une réglementation plus souple

Source: Commission européenne, «*Europe Single Market Review, Air Transport*», 1997/OCDE.

195. Par ailleurs, outre ces arrangements qui sont déjà ou seront prochainement en vigueur, d'autres principes sont envisagés, et notamment:

- une initiative des 16 *Pays insulaires du Forum Pacifique* prévoyant une libéralisation multilatérale;
- une proposition adoptée par les dirigeants de la *Coopération économique Asie/Pacifique (APEC)* en vue d'améliorer la compétitivité des services aériens entre ce groupe de 21 membres;[35]
- une initiative de libéralisation entre les États-Unis et un certain nombre d'États des Caraïbes;
- une politique en matière de transport aérien commercial régional pour l'Amérique du Sud, qui est en cours d'élaboration sous l'égide d'une Conférence des Ministres régionale.

196. Enfin, étant donné que ces projets de principes résultent manifestement de la première partie de l'étude, on a entrepris d'examiner aussi trois autres textes: le projet d'Accord sur l'aviation commune transatlantique (TCAA), l'initiative Chicago II et le projet d'accord plurilatéral entre des pays de l'APEC «animés du même esprit». Ces textes contiennent des dispositions libérales d'une grande portée dont l'incidence future pourrait être considérable.

197. Comme l'a observé Mme De Palacio, Commissaire européen au transport et à l'énergie, lors du sympo-

35 On trouvera des détails sur cette proposition dans le job n° 3203 en date du 19 mai 2000, Communication de l'Australie, Mise en œuvre des huit recommandations pour des services aériens plus compétitifs.

sium intitulé «Au-delà des ciels ouverts» qui s'est tenu à Chicago en décembre 1999, le projet d'Accord sur l'aviation commune transatlantique (TCAA) avec les États-Unis[36] comprendrait trois types de dispositions:

- les dispositions relatives à l'accès aux marchés: outre l'échange classique des cinq libertés prévu dans les accords «ciel ouvert», elles ouvriraient la voie à des négociations en vue d'établir un marché partagé et totalement ouvert. Il serait alors nécessaire de modifier fondamentalement la législation en matière de propriété et de contrôle, et peut-être même d'éliminer complètement les restrictions dans ce domaine;

- les dispositions réglementaires: un cadre général d'harmonisation et de convergence politique serait instauré. Il couvrirait des domaines tels que les systèmes informatiques de réservation, le partage de code, les créneaux, les aides publiques, la protection contre la faillite et le crédit-bail. La convergence des règles de concurrence européennes et de la politique antitrust américaine constituerait une question fondamentale. Il serait aussi utile d'assurer une convergence des réglementations en matière de normes de sécurité, de mesures environnementales et de politiques sociales, par exemple à propos de la limitation des heures de vol et de la protection du personnel navigant;

- les dispositions relatives au règlement des différends: le système de règlement devrait être «robuste, efficace et rapide».

198. À ce stade, les débats concernant l'Accord TCAA sont théoriques car la Commission européenne n'a pas encore obtenu de mandat de négociation. Au demeurant, l'attribution de ce mandat dépend en partie d'une action judiciaire actuellement menée auprès de la Cour européenne de justice. Cette procédure avait été entamée par la Commission à l'encontre de plusieurs États Membres au motif que les accords «ciel ouvert» et les accords de libéralisation progressive conclus par ces États avec les États-Unis avaient des conséquences néfastes sur le marché unique européen.

199. L'initiative «Chicago II», également appelée «au-delà des ciels ouverts», est une autre évolution récente ayant une certaine importance. Lors de cette conférence qui s'est tenue en décembre 1999 sous les auspices du Secrétaire aux Transports des États-Unis, et dans les bâtiments mêmes où l'on avait négocié et signé la première Convention de Chicago, des représentants de pays signataires d'accords «ciel ouvert» sont convenus d'une déclaration commune ouvrant la voie à la création de formes plurilatérales d'accords de ce type.

200. Plus précisément, cette déclaration contient les dispositions suivantes: «Aux fins de poursuivre la libéralisation de l'aviation internationale, il est nécessaire de continuer à étudier les possibilités d'aller au-delà des accords «ciel ouvert» […] cette initiative de suivi a un double objectif: premièrement, il s'agit de concevoir des mécanismes efficaces pour que des partenaires animés du même esprit puissent s'ouvrir mutuellement de nouvelles perspectives, notamment en envisageant de créer des systèmes régionaux, multilatéraux et plurilatéraux. Deuxièmement, il s'agit d'instaurer un cadre permettant à de nouveaux partenaires de se joindre à cette offre mutuelle de perspectives. Cette initiative ne concernera pas seulement les routes; elle couvrira aussi d'autres aspects de l'environnement opérationnel afin de faciliter une circulation sûre, durable, efficace et rentable des personnes et des marchandises».

201. Dans une certaine mesure, les négociations entreprises en août 2000 entre cinq «pays de l'APEC animés du même esprit» (le Brunei Darussalam, le Chili, la Nouvelle-Zélande, Singapour et les États-Unis[37]) donnent suite à l'initiative «au-delà des ciels ouverts». Ces négociations n'étant pas achevées, il est impossible d'analyser les éléments définitifs de l'accord. Toutefois, il ressort de diverses déclarations publiques des participants que le projet d'accord prévoit l'échange des cinq premières libertés entre les membres pour le transport de passagers, et l'échange des cinq premières et de la septième libertés pour tous les services de transport de fret. Un protocole supplémentaire et facultatif sera élaboré pour permettre aux membres qui le souhaitent de s'accorder mutuellement la septième liberté pour le transport de passagers et des droits de vols intérieurs. Il prévoira aussi un droit de désignation multiple et offrira le choix entre un critère restreint (part importante de la propriété et du contrôle) ou élargi (lieu d'activité principal) en matière de propriété. L'idée d'intégrer aussi les compagnies aériennes dont une part importante de la propriété est détenue par une **ou plusieurs parties**, par leurs

36 Voir la déclaration de politique de l'Association des compagnies aériennes européennes intitulée «Towards a Transatlantic Common Aviation Area», en date de septembre 1999, et le discours de Mme De Palacio qui se trouve à l'adresse suivante: http://www.eurunion/org/news/speeches/991206ldp.htm.

37 L'Australie et le Japon ont le statut d'observateur à ces négociations.

ressortissants ou par ces deux types d'actionnaires (propriété multinationale limitée aux membres) est encore dans les limbes; on s'accorde cependant à penser qu'elle constituerait l'une des avancées potentielles les plus importantes de ce projet d'accord. Les autres dispositions sont semblables aux textes classiques des accords «ciel ouvert».

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

QUATRIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. La première partie traite des libertés de l'air, la deuxième étant consacrée aux accords bilatéraux, plurilatéraux et multilatéraux.

QUATRIÈME PARTIE

INTRODUCTION

LIBERTÉS DE L'AIR

SURVOL DES ACCORDS BILATÉRAUX

DÉSIGNATION

TARIFS

CAPACITÉ

A. INTRODUCTION

1. Le présent document traite surtout des questions de tarif, de capacité, de désignation et «d'autres éléments normaux»; il signale les changements importants qui se sont produits depuis quelques années et fait ressortir la manière dont la libéralisation s'étend.[1] À cette fin, des accords bilatéraux types et des accords véritables ont été choisis pour éclairer la discussion des articles pertinents qu'ils renferment habituellement. Les accords types ou accords-cadres ne sont pas des accords bilatéraux conclus entre deux États, mais plutôt des instruments qui définissent une structure et un contenu général que des négociations bilatérales viendront par la suite étoffer.

2. À la différence du Job n° 2451, la présentation et la disposition du présent document sont alignées sur les normes du Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien, document 9511, 1988 (ci-après appelé document 9511). Ce choix vise à garantir la cohérence par rapport aux pratiques acceptées dans l'ensemble du secteur et à aider les membres à dégager les tendances récentes. La structure retenue, qui est conforme aux normes acceptées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pourra aussi se révéler utile à l'occasion d'éventuelles discussions sur les services de transport aérien commerciaux visés dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS).

B. LIBERTÉS DE L'AIR

3. La présente section décrit chacune des «huit libertés», à tour de rôle, d'après la définition officielle qu'en donne l'OACI et des exemples concrets tirés d'une étude réalisée par la Air Lines Pilot Association des États-Unis (ALPA).[2] La présente note d'information, dans toute la mesure du possible, fait état des aspects particuliers de chacun des régimes de réglementation et tente de répartir les libertés par catégorie et de retracer les changements qui se sont produits entre 1993 et 2000.

4. Le graphique ci-après montre la définition des «libertés de l'air».

1 Voir Job n° 2451, S/C/W/59 et S/C/W/129.

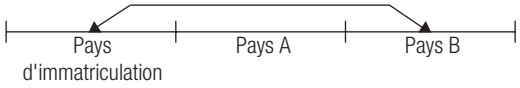
2 Rapport du Global Aviation Strategy Group de l'ALPA, octobre 2000.

GRAPHIQUE 1

Droits des libertés de l'air dans les accords de services aériens

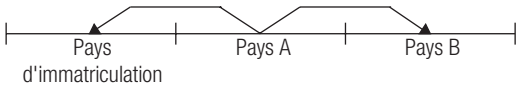
PREMIÈRE LIBERTÉ

Droit de survoler le territoire d'un pays tiers



DEUXIÈME LIBERTÉ

Droit d'atterrir pour des raisons techniques



TROISIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret du pays d'immatriculationvers un autre pays



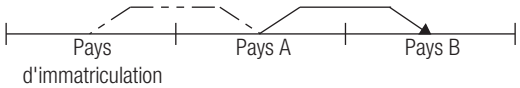
QUATRIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret d'un pays tiers vers le paysd'immatriculation



CINQUIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres quele pays d'immatriculation, à condition que celui-ci soit le point de départou la destination ultime du vol



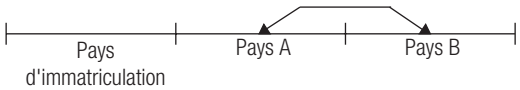
SIXIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres quele pays d'immatriculation en faisant escale dans ce dernier



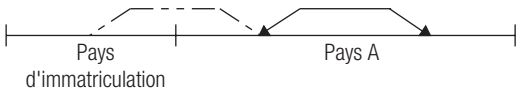
SEPTIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres quele pays d'immatriculation sans faire escale dans ce dernier



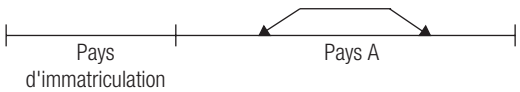
HUITIÈME LIBERTÉ OU CABOTAGE

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux points situés sur leterritoire d'un pays autre que le pays d'immatriculation, à condition que cedernier soit le point de départ ou la destination ultime du vol



TRANSPORT PUREMENT INTÉRIEUR

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux points situés sur leterritoire d'un pays autre que le pays d'immatriculation sans passer d'aucunefaçon par ce dernier



Source: Association des compagnies européennes de navigation européenne; Commission européenne; OCDE.

1. Libertés opérationnelles: première et deuxième libertés

5. Le Manuel de réglementation du transport aérien international de l'OACI (ci-après appelé document 9626) définit la première liberté comme «le droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir».

6. Le document 9626 définit la deuxième liberté comme «le droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales».[3]

3 Document 9626, page 4.1-8.

7. Les considérations suivantes portent à croire qu'une importance particulière est accordée aux première et deuxième libertés, par rapport aux autres libertés:

i) l'OACI ne les considère pas comme des libertés de trafic, mais plutôt comme des libertés «opérationnelles» puisqu'elles ne font aucunement mention du trafic commercial;[4]

ii) il se peut qu'elles ne soient pas visées dans la définition des droits de trafic de l'annexe pertinente de l'AGCS qui porte que le droit doit être exercé moyennant «rémunération ou location»;

iii) elles ne sont en général pas traitées dans des accords bilatéraux, mais plutôt dans un accord multilatéral quasi universel, à savoir l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) de 1944 de l'OACI. Les dispositions pertinentes sont, pour l'essentiel, similaires à celles de l'article V du GATT.

8. Le 4 octobre 2000, 118 États avaient ratifié l'ATSAI, dont 17 au cours des cinq dernières années. La liste complète des membres figure au tableau A1.

9. L'OACI considère le respect universel de l'AGCS comme étant un objectif de politique essentiel. L'Assemblée de l'OACI a exhorté les États à ratifier l'Accord relatif au transit à de nombreuses reprises, et le fait encore dans le cadre d'une stratégie permanente dans la Résolution A32-17. La Conférence mondiale sur le transport aérien de 1994, dans sa Recommandation AT Conf/4, a aussi invité à un tel respect universel et à la mise en œuvre de l'Accord.

10. Il convient de considérer de plus près les dispositions de fond de l'ATSAI. Le tableau 1 ci-après les compare à des dispositions similaires du GATT (transit) et de l'AGCS (refus d'accorder des avantages, exception concernant la sécurité).

4 Note: les droits de trafic sont réputés faire partie de la troisième à la huitième libertés de l'air (document 9626, page 4.1-12).

TABLEAU A1

LISTE DES MEMBRES DE L'ACCORD RELATIF AU TRANSIT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX SIGNÉ À CHICAGO LE 7 DÉCEMBRE 1944

(Mise à jour au 4 octobre 2000)

Entrée en vigueur: L'Accord est entré en vigueur le 30 janvier 1945.
Mise à jour: 118 États contractants.

La présente liste est fondée sur l'information reçue du dépositaire, le gouvernement des États-Unis d'Amérique

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
Afghanistan	17 mai 1945
Afrique du Sud	30 novembre 1945
Albanie	21 octobre 1997
Algérie	16 avril 1964
Allemagne	9 mai 1956
Antigua-et-Barbuda	16 novembre 1988
Argentine	4 juin 1946
Arménie	29 mai 1996
Australie	28 août 1945
Autriche	10 décembre 1958
Azerbaïdjan	3 mars 2000
Bahamas	27 mai 1975
Bahreïn	12 octobre 1971
Bangladesh	9 février 1979
Barbade	10 juillet 1970
Belgique	19 juillet 1945
Bénin	23 avril 1963
Bolivie	4 avril 1947
Bosnie-Herzégovine	3 mars 1995

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
Brunéi Darussalam	4 décembre 1984
Bulgarie	21 septembre 1970
Burkina Faso	25 septembre 1992
Burundi	19 janvier 1968
Cameroun	30 mars 1960
Chili	24 avril 1974
Chine (uniquement pour Hong Kong, Chine)	3 juin 1997
Chypre	12 octobre 1961
Costa Rica	1er mai 1958
Côte d'Ivoire	20 mars 1961
Croatie	9 mai 1992
Cuba	20 juin 1947
Danemark	1er décembre 1948
Égypte	13 mars 1947
El Salvador	1er juin 1945
Émirats arabes unis	25 avril 1972
Équateur	28 juillet 1983
Espagne	30 juillet 1945
Estonie	16 août 1995

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
États-Unis	8 février 1945
Éthiopie	22 mars 1945
Ex-République yougoslave de Macédoine	9 janvier 1993
Fidji	14 février 1973
Finlande	9 avril 1957
France	24 juin 1948
Gabon	15 janvier 1970
Grèce	21 septembre 1945
Guatemala	28 avril 1947
Guinée	5 novembre 1998
Guyana	28 avril 1986
Honduras	13 novembre 1945
Hongrie	15 janvier 1973
Inde	2 mai 1945
Iran, République islamique d'	19 avril 1950
Iraq	15 juin 1945
Irlande	15 novembre 1957
Islande	21 mars 1947
Israël	16 juin 1954
Italie	27 juin 1984
Jamaïque	18 octobre 1963
Japon	20 octobre 1953

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
Jordanie	18 mars 1947
Koweït	18 mai 1960
Lesotho	2 octobre 1975
Lettonie	21 mai 1997
Liban	5 juin 1974
Libéria	19 mars 1945
Luxembourg	28 avril 1948
Madagascar	14 mai 1962
Malaisie	31 mai 1945
Malawi	27 mars 1975
Mali	27 mai 1970
Malte	4 juin 1965
Maroc	26 août 1957
Maurice	13 septembre 1971
Mauritanie	11 mai 1979
Mexique	25 juin 1946
Monaco	3 janvier 1996
Nauru	25 août 1975
Népal	23 novembre 1965
Nicaragua	28 décembre 1945
Niger	16 mars 1962
Nigéria	25 janvier 1961

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
Norvège	30 janvier 1945
Nouvelle-Zélande	19 avril 1945
Oman	23 février 1973
Ouzbékistan	17 février 1997
Pakistan	15 août 1947
Palau	3 novembre 1995
Panama	8 octobre 1982
Paraguay	27 juillet 1945
Pays-Bas	12 janvier 1945
Philippines	22 mars 1946
Pologne	6 avril 1945
Portugal	1er septembre 1959
République de Corée	22 juin 1960
République de Moldova	21 novembre 1994
République populaire démocratique de Corée	8 février 1995
République tchèque	3 avril 1993
Royaume-Uni	31 mai 1945
Rwanda	6 juillet 1964
Sénégal	8 mars 1961

État	Date de dépôt de la notification d'acceptation
Seychelles	16 octobre 1979
Singapour	22 août 1966
Slovaquie	14 avril 1993
Slovénie	12 juin 1992
Somalie	10 juin 1964
Sri Lanka	31 mai 1945
Suède	19 novembre 1945
Suisse	6 juillet 1945
Swaziland	30 avril 1973
Thaïlande	6 mars 1947
Togo	24 juin 1948
Trinité-et-Tobago	14 mars 1963
Tunisie	26 avril 1962
Turquie	6 juin 1945
Ukraine	14 août 1997
Vanuatu	14 janvier 1988
Venezuela	28 mars 1946
Zambie	13 octobre 1965

TABLEAU 1
Comparaison entre l'ATSAI, le GATT et l'AGCS

Dispositions de fond de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	Dispositions comparables du GATT et de l'AGCS	Observations
Article premier *Section 1* Chaque État contractant accorde aux autres États contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes: 1) le droit de traverser son territoire sans atterrir; 2) le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.	GATT Article V-1: «Les marchandises (y compris les bagages) ainsi que les navires et autres moyens de transport seront considérés comme étant en transit à travers le territoire d'une partie contractante, lorsque le passage à travers ce territoire, qu'il s'effectue ou non avec transbordement, entreposage, rupture de charge ou changement dans le mode de transport, ne constituera qu'une fraction d'un voyage complet commençant et se terminant au-delà des frontières de la partie contractante sur le territoire de laquelle il a lieu. Dans le présent article, un trafic de cette nature est appelé «trafic en transit».» GATT Article V-2: «Il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international. Il ne sera fait aucune distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport.»	
Les droits visés à la présente section ne valent pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités, ou les zones d'occupation militaire, et, en temps de guerre, sur les routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice de ces droits est subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes.	AGCS Article I.3 c): Définition restrictive de service dans l'exercice du pouvoir gouvernemental. GATT Article XXI, AGCS Article XIV*bis*: Exception concernant la sécurité nationale.	

Dispositions de fond de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	Dispositions comparables du GATT et de l'AGCS	Observations
Section 3 Un État contractant qui accorde aux entreprises de transport aérien d'un autre État contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales peut exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable aux points où ces escales sont effectuées. Cette exigence ne doit entraîner aucune distinction entre les entreprises de transport aérien utilisant la même route, doit tenir compte de la capacité des aéronefs et être appliquée de manière à ne nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés, ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations d'aucun État contractant.	Néant Néant	Ni le GATT ni l'AGCS ne renferment de telles dispositions de service «d'aéronef-stop».
Section 4 Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions du présent accord, 1) désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service; 2) imposer ou permettre que soient imposés à tout service aérien international des droits justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et d'autres installations et services; 3) Ces droits ne doivent pas excéder ceux que paieraient les aéronefs dudit État employés à des services internationaux analogues ...	GATT Article V-2: «Il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes [...] empruntant les voies les plus commodes pour le transit international» et V-3 «Toute partie contractante pourra exiger que le trafic en transit passant par son territoire fasse l'objet d'une déclaration au bureau de douane intéressé.» GATT Article V-4: «Tous les droits et règlements appliqués par les parties contractantes au trafic en transit en provenance ou à destination du territoire d'autres parties contractantes devront être équitables, eu égard aux conditions du trafic.» GATT Article V-5: «En ce qui concerne tous les droits, règlements et formalités relatifs au transit, chaque partie contractante accordera au trafic en transit en provenance ou à destination du territoire de toute autre partie contractante un traitement non moins favorable que celui qui est accordé au trafic en transit en provenance ou à destination de tout pays tiers.» GATT ArticleV-6: «Chaque partie contractante accordera aux produits qui sont passés en transit par le territoire de toute autre partie contractante un traitement non moins favorable que celui qui leur aurait été accordé s'ils avaient été transportés de leur lieu d'origine à leur lieu de destination sans passer par ce territoire.»	Le GATT semble davantage libéral en termes des choix de routes, ce qui peut contribuer à répondre aux contraintes techniques du trafic aérien. De plus, les corridors du trafic aérien sont ***ipso facto*** les «voies les plus commodes». L'ATSAI impose une obligation de traitement national, tandis que le GATT impose uniquement une obligation NPF. L'ATSAI ne renferme pas de disposition équivalente à cette norme de traitement fondé sur une route directe de rechange. La pertinence d'une telle disposition dans le domaine du transport aérien semble évidente.

Dispositions de fond de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	Dispositions comparables du GATT et de l'AGCS	Observations
Section 5 Chaque État contractant se réserve le droit de refuser à une entreprise de transport aérien d'un autre État un certificat ou une autorisation, ou de révoquer un certificat ou une autorisation, lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants d'un État contractant, ou lorsqu'une entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois de l'État survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.	Article XXVII: Refus d'accorder des avantages.	

11. En plus des dispositions prévues par l'ATSAI, certaines dispositions de la Convention de Chicago, qui regroupe 185 membres (par rapport à 118 membres dans le cas de l'ATSAI), régissent également les première et deuxième libertés. L'article 5 de la Convention de Chicago accorde, notamment, les droits de première et deuxième libertés aux vols non réguliers.

> «Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier:
>
> Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sûreté de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale. [souligné par nous]
>
> Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.»[5]

12. La dernière phrase de l'article 15 de la Convention de Chicago porte, dans un même esprit, ce qui suit: «Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord».[6]

13. La question du transit par un territoire souverain est depuis toujours une question politiquement délicate. Les articles de la Convention de Chicago qui traitent du règlement des différends (articles 84 à 88) ont été invoqués à cinq reprises jusqu'à présent, dont trois fois au motif d'atteinte à l'espace aérien souverain. Les trois affaires susmentionnées sont les suivantes: Inde c. Pakistan 1952-1953, Pakistan c. Inde 1971-1976, Cuba c. États-Unis 1996-1998; elles ont toutes les trois été réglées dans le cadre d'une négociation diplomatique.[7] Il est par ailleurs intéressant de prendre note que quatre des pays dont l'espace aérien est le plus vaste (Canada[8], Brésil, Fédération de Russie et Chine[9]) ne sont pas membres de l'ATSAI.

14. Les pratiques de la Fédération de Russie qui consistent à imposer des redevances, notamment pour traverser la Sibérie et sur des routes entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient ont fait l'objet, à de nombreuses reprises, de contestations et de démarches de membres de l'OACI et de l'OMC, y compris la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Union européenne, ainsi que de compagnies aériennes. L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) estime que le montant des paiements se situe à environ 220 millions d'euros par année. Cet état des choses est considéré comme incompatible avec la politique d'imposition de redevances de l'OACI et avec l'article 15 de la Convention de Chicago. Le Conseil de l'Union européenne a fait savoir qu'un tel régime le préoccupe gravement. La CEAC a aussi contesté le régime à deux occasions distinctes auprès de l'OACI, d'abord à l'Assemblée générale de 1999 (document de travail reporté) puis lors d'une réunion ANSConf (Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne) (document d'information ANSConf WP/73, 8 juin 2000[10]). Un autre document de la CEAC[11] fait même mention de l'OMC au titre de choix possible en vue du règlement du problème, advenant un échec de l'OACI à cet égard.

15. Les principes établis par l'article V du GATT constituent une transposition des dispositions antérieures de la Convention de Barcelone de 1921. Au moment de la rédaction du GATT, il a été décidé de ne pas inclure l'exploitation des aéronefs en transit puisque le sujet devait être traité par l'OACI, et de traiter plutôt uniquement du transit aérien de marchandises, y compris les bagages. Cette décision explique

5 Convention de Chicago, article 5.

6 Une interprétation de cette disposition se trouve au paragraphe 94 du document S/C/W/163/Add.2.

7 OACI, document C-DEC154/16, 22 juin 1998.

8 Le Canada s'est retiré de l'IASTA en 1988.

9 Sauf Hong Kong, Chine.

10 Voir http://www.icao.int/icao/en/atb/ansconf2000/docs/wp73e.pdf.

11 DGCA/108-DP/8, 1er décembre 1999.

le libellé actuel de l'article V-7 du GATT[12], qui porte ce qui suit: «Les dispositions du présent article ne seront pas applicables aux aéronefs en transit, mais seront applicables au transit aérien de marchandises (y compris les bagages).»

16. Les membres pourraient souhaiter discuter d'une telle exclusion à la lumière des éléments suivants: i) le nombre actuel et éventuel de Membres de l'OMC par rapport au nombre de parties intéressées à l'ATSAI; ii) l'écart suscité entre le transport aérien de marchandises et l'exploitation des aéronefs en transit; iii) l'efficacité des mécanismes de règlement des différends de l'OACI et du GATT (de l'OMC).

2. Droits de trafic

(a) Introduction: historique des droits de trafic

17. Il convient sans doute de rappeler que les rédacteurs de la Convention de Chicago envisageaient un système multilatéral et une ouverture complète des routes.[13] L'Accord relatif au transport aérien international, adopté en 1944 parallèlement à l'ATSAI, a confirmé les deux premières libertés, et a ajouté ce qui suit:

- «le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité (troisième liberté);

- le privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité (quatrième liberté);

- le droit d'embarquer ou de débarquer, dans le territoire d'un autre État, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance d'un État tiers (cinquième, sixième et septième libertés).»[14]

18. L'Accord relatif au transport aérien international n'a cependant été ratifié que par 19 États, huit de ces États s'étant par la suite retirés de l'Accord.

19. Ce cadre multilatéral a été complété en 1947 par un projet d'accord multilatéral sur les droits commerciaux dans le transport aérien civil international, comportant des dispositions relatives à l'accès aux marchés, à la capacité et aux tarifs. Ce projet d'accord prévoyait le libre accès aux marchés moyennant un préavis de quatre mois (articles 6-9), un contrôle assez souple de la capacité par le seul État d'origine (articles 10-13), des mesures concernant les pratiques tarifaires déloyales (articles 14-16) et un mécanisme de règlement des différends notamment pour les questions tarifaires.[15]

20. Quant aux routes, le projet de document confirmait l'octroi multilatéral des troisième, quatrième, cinquième, sixième, et septième libertés. L'extrait suivant de la version préliminaire du texte est encore pertinent de nos jours: «... si les nations, chacune d'entre elles souveraine sur son propre territoire, étaient laissées libres de marchander l'échange de droits dans le transport aérien civil international, à des degrés variables et limités, de telles tractations deviendraient une source de conflits. Ces marchandages seront par nature discriminatoires et entraîneront même la possibilité d'introduire dans les négociations des sujets de marchandage étrangers à l'aviation. Une liberté de l'air réglementée, dans des conditions telles que tous les États participants puissent exercer leurs droits commerciaux selon des règles qui seront les mêmes pour tous, et qui offriront les garanties nécessaires en ce qui concerne la capacité, les tarifs et les pratiques de concurrence apparaît comme la seule solution».[16]

21. Cette notion a été véhiculée par une simple clause, énoncée au chapitre II («Liberté de l'air»), article 6, du document de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale qui porte ce qui suit: «sous réserve des dispositions du présent Accord, il est conféré à tout État contractant le droit en vertu duquel ses entreprises de transports aériens dûment autorisés pourront survoler avec leurs aéronefs, sans atterrissage, le territoire de tout autre État contractant, et y effectuer des arrêts à des fins non commerciales, et également aux fins de chargement ou de déchargement de passagers, poste et fret».[17]

12 L'historique de la négociation et l'interprétation de l'article V se trouve dans le document *Index analytique*, édition mise à jour 1995, volume 1, pages 214 à 217 et, pour l'article V-7, EPCT/c.II/54/rev1, page 7.

13 Voir le document S/C/W/59, paragraphes 73 à 78.

14 Document 9626, pages 4.1-12 et 4.1-13.

15 Document OPACI (Organisation provisoire de l'aviation civile internationale), document 4014, A1-EC/1, mars 1947, disponible au Secrétariat.

16 *Ibid.*

17 *Ibid.*

22. En novembre 1947, la Commission chargée d'établir un accord multilatéral sur les droits commerciaux dans le transport aérien civil international a tenté, une dernière fois, de trouver une formule qui permettrait une solution multilatérale de la question des droits de trafic. Cette tentative ayant échoué, les membres de l'OACI se sont tournés vers des solutions bilatérales.[18]

(b) Troisième et quatrième libertés

23. La troisième liberté de l'air est définie comme étant «le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité».[19]

24. La quatrième liberté de l'air est définie comme étant «le droit ou le privilège accordé par un État à un autre d'embarquer, sur son territoire, les passagers et marchandises à destination de l'État dont l'aéronef possède la nationalité».[20]

25. Le cabinet d'experts-conseils Aero Accords a réalisé une étude de l'évolution de telles routes. Bien que l'étude soit fondée sur une comparaison de deux autres périodes (1966-1975 et 1986-1995) plutôt que sur la période visée dans notre propre étude (1993-2000), les résultats qui s'en dégagent sont intéressants. Les principales tendances repérées dans l'étude susmentionnée gardent leur validité. Il s'agit de tendances à long terme qui ont été dégagées à partir d'échantillons statistiques de grande taille se rapportant à plus de 1 000 accords pour chacune des périodes examinées. Le tableau 2 ci-dessous résume les résultats. (Un échantillon correspondant de l'OACI pour la période 1993-1999 ne comprend que 225 accords et aucune analyse semblable n'en a encore été faite).

26. D'importants changements ont eu lieu entre les deux périodes visées:

i) prolifération de routes nouvelles et révisées à l'intérieur des marchés établis;

ii) déplacement dans le sens de l'abandon de la formule traditionnelle de point d'accès unique «de ma principale ville à votre principale ville et vice versa» en faveur de l'échange de points d'accès supplémentaires;

iii) augmentation, presque du simple au double, de la fréquence de l'usage de la «formule de routes non spécifiques», ou de dispositions qui autorisent le trafic «des points situés dans mon pays aux points situés dans votre

18 Voir notamment John Gunther «Multilateralism in international air transport, the concept and the Quest», dans Annals of air and space law, volume XIX, partie I, 1994, McGill University et «The PICAO years 1945-1947», par Duane W. Freer dans ICAO Bulletin n° 8, juillet 1986.

19 Document 9626, page 4.1-12.

20 *Ibid.*

TABLEAU 2
Points d'accès selon la route

Nombre de points d'accès	1966-1975 (nombre)	1966-1975 (pourcentage)	1986-1995 (nombre)	1986-1995 (pourcentage)
Un seul	764	72,3	731	60,5
Deux	129	12,2	163	13,5
Trois	37	3,5	64	5,3
Quatre	11	1	14	1,2
Cinq	4	0,4	6	0,5
De six à dix	5	0,5	25	2,1
Plus de dix	2	0,2	6	0,5
Toutes les routes spécifiques	**952**	**90,2**	**1 009**	**0,5**
Désignation multiple	80	7,6	180	14,9
Désignation multiple tacite	24	2,3	20	1,7
Routes non spécifiques	**104**	**9,8**	**200**	**16,5**
Total	**1 056**	**100**	**1 209**	**100**

Source: Aero Accords.

pays» (200 occurrences par rapport à 104). Cette formule représente maintenant 16,5 pour cent de toutes les occurrences par rapport à 9,8 pour cent durant la période précédente.

27. De plus, plusieurs accords régionaux renferment des dispositions qui accordent les droits de troisième et quatrième libertés (voir le tableau 3 ci-dessous).

(c) Cinquième liberté

28. La cinquième liberté est définie comme étant «le droit au privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers».[21]

29. Le tableau 4 ci-dessous montre le nombre d'accords qui prévoient l'octroi d'une forme quelconque de droits de cinquième liberté et leur pourcentage du nombre total d'accords notifiés à l'OACI entre 1993 et 1999.

30. Le tableau 4 permet difficilement de tirer des conclusions définitives. En premier lieu, l'échantillon pertinent ne représente probablement que la moi-

21 *Ibid.*

TABLEAU 3
Accords régionaux accordant les droits de troisième et quatrième libertés

Pacte andin 1991 (5 États)	**Communauté des Caraïbes (CARICOM)** 1996 (14 États)	**Accord de Fortaleza** 1997 (6 États)	**Accord de Banjul** 1997 (6 États)	**Accord CLMV** 1998 (4 États)	**COMESA** 1999 (21 États)	**ACAC** 1999 (16 États)
Oui	Avec une licence et un préavis; les voyages d'un jour/vols de taxi aérien peuvent faire l'objet de conditions de chargement/ directionnelles.	Seulement sur les routes qui ne sont pas desservies en vertu d'accords bilatéraux.	Pour deux points de trafic dans chaque État.	Aucune limitation pour les droits de trafic de troisième et quatrième libertés; aucune limitation pour huit aéroports internationaux en ce qui concerne les points d'origine, les points de destination, les points intermédiaires et les points ultérieurs dans la région.	Jusqu'à deux vols quotidiens entre toute paire de villes. Aucune limite intra-COMESA.	La capacité sera réduite d'un facteur de 60 à 40 pour cent à partir de 2001. Aucune restriction à partir de 2003.

Source: OACI.

TABLEAU 4
Nombre d'accords octroyant des droits de cinquième liberté et leur pourcentage du nombre total d'accords bilatéraux notifiés à l'OACI de 1993 à 1999

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**Total 1993-1999**
Nombre total d'accords dans l'année	68 (100%)	44 (100%)	32 (100%)	36 (100%)	30 (100%)	14 (100%)	1 (100%)	225 (100%)
Nombre d'accords octroyant des droits de cinquième liberté, y compris:	30 (44,1%)	17 (38,6%)	13 (40,6%)	16 (44,4%)	15 (50%)	4 (28,5%)	0 (0%)	95 (42,2%)
(i) nombre d'accords octroyant des droits limités de cinquième liberté	26 (38,2%)	14 (31,8%)	11 (34,3%)	14 (38,8%)	8 (26,6%)	2 (14,2%)	0 (0%)	75 (33,3%)

suite du tableau 4, page suivante

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total 1993-1999
(ii) nombre d'accords octroyant des droits de cinquième liberté sans restriction sur l'accès au marché	4 (5,9%)	3 (6,8%)	2 (6,3%)	2 (5,6%)	7 (23,4%)	2 (14,2%)	0 (0%)	20 (8,88%)
(iii) Ciel ouvert*	0 (0%)	0 (0%)	1 (3,1%)	1 (2,7%)	4 (13,3%)	1 (7,1%)	0 (0%)	7 (3,1%)

* Un accord qui octroie des droits illimités de cinquième liberté n'est pas nécessairement un accord de type ciel ouvert. Un tel accord pourrait, par exemple, restreindre les droits et privilèges de troisième et quatrième libertés.

tié des accords bilatéraux signés durant la période visée. La base de données de l'OACI contient environ 1 700 accords sur un total estimatif de plus de 3 000. Il convient de faire observer qu'une enquête sur les données de l'OACI compilées par Aero Accords indique que le délai d'enregistrement d'un accord relatif au service aérien est de quatre ans en moyenne.[22] En deuxième lieu, il peut s'agir de chiffres trop petits pour représenter valablement une tendance quelconque. Cependant, ces chiffres donnent une indication relativement claire que l'octroi de droits de cinquième liberté est une caractéristique relativement commune, que renferment environ 40 pour cent des accords bilatéraux conclus pendant les années pour lesquelles il existe des données statistiques significatives. De plus, dans la vaste majorité des cas (environ quatre cas sur cinq), les accords octroient des droits ou privilèges limités de cinquième liberté. Il n'a malheureusement pas été possible, étant donné les brefs délais, de dégager une typologie plus détaillée des accords qui prévoient des droits ou privilèges limités et de distinguer, par exemple, les régimes très restrictifs, modérément restrictifs et presque ouverts. Enfin, il convient de prendre note que ce ne sont pas uniquement les accords de type ciel ouvert qui octroient des droits illimités de cinquième liberté (qui n'indiquent pas un nombre spécifique de points intermédiaires ou ultérieurs), mais qu'il peut aussi s'agir d'accords prévoyant une libéralisation par étape. Là encore, les chiffres pertinents sont trop petits pour qu'il soit possible de dégager une conclusion fiable. Cependant, des éléments portent à conclure que les accords ciel ouvert sont nettement sous représentés dans l'échantillon de 225 accords de l'OACI (sept accords sur les 73 recensés au tableau 23 du document S/C/W/163/Add.2).

31. L'information ci-dessus au sujet des accords bilatéraux devrait être interprétée à la lumière du tableau 5 ci-après sur les accords régionaux qui indiquent des droits de cinquième liberté.

22 Airline Business, juillet 2000.

(d) Liberté dite «sixième liberté»

32. Les droits au-delà de ceux de la cinquième liberté sont traditionnellement désignés les droits «dits» de xème liberté, puisque la Conférence de Chicago de 1994 n'a établi que cinq libertés de l'air. La sixième liberté est définie comme étant «le droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États».[23]

33. Après la Convention de Chicago et l'adoption des principes bilatéraux Bermudes I, les États ont commencé à considérer qu'il existait une notion de «propriété» par des paires d'États (et, par extension, par leurs compagnies aériennes), du trafic embarqué dans le territoire d'un État et débarqué dans celui de l'autre.[24]

34. Au fur et à mesure que les transporteurs, les routes et les volumes de trafic ont pris de l'importance, les compagnies aériennes ont eu davantage d'occasions d'attirer du trafic se déplaçant entre deux États étrangers et passant par leur État de nationalité. Une telle conjoncture a donné naissance à la notion de la liberté dite sixième liberté de l'air. Les États préoccupés par le détournement possible ou réel de «leur» trafic par un «transporteur passant par son État» ont cherché à élaborer des contre-stratégies. Ces mesures prévoyaient, notamment, les stratégies suivantes:

i) refuser de négocier toute route à destination ou en provenance de l'État du transporteur en cause;

23 Document 9626, page 4.1-13.

24 Les discussions au sujet des accords bilatéraux Bermudes I et Bermudes II renvoient directement à la structure des accords bilatéraux actuels entre les États-Unis et le Royaume-Uni. Bermudes I est devenu le modèle qu'ont suivi les autres États en vue de l'élaboration et de la signature d'accords bilatéraux de services aériens. L'Accord Bermudes I a été signé en 1946 et l'Accord Bermudes II a été signé en 1977.

TABLEAU 5
Accords régionaux indiquant des droits de cinquième liberté

Pacte andin	Communauté des Caraïbes (CARICOM)	Accord de Fortaleza	Accord de Banjul	Accord CLMV	COMESA	ACAC
1991 (5 États)	1996 (14 États)	1997 (6 États)	1997 (6 États)	1998 (4 États)	1999 (21 États)	1999 (16 États)
Cinquième: Oui	Cinquième: à échanger à titre réciproque et libéral entre les membres.	Transport de trafic de cinquième liberté autorisé seulement avec le consentement des États concernés.	Cinquième: oui, sans restrictions là où il n'y a pas de vols de troisième et quatrième libertés; limités à 20 pour cent de la capacité pour les troisième et quatrième libertés; réciproque pour les transporteurs non africains.	Cinquième: aucune limitation de trafic.	Cinquième: aucune restriction si aucune opération n'est menée au titre des troisième et quatrième libertés. Initialement, limitée à 30-40 pour cent de la capacité dans le cas contraire. Éventuellement, il n'y aura plus de restrictions.	Cinquième: aucune restriction à partir de 2005.

Source: OACI.

ii) limiter rigoureusement la capacité accordée au transporteur qui passe par son État d'origine si de telles routes sont établies;

iii) refuser de permettre au transporteur qui passe par son État d'origine de participer à une partie ou à la totalité des tarifs réduits autorisés à leurs propres transporteurs pour les marchés entre leurs territoires nationaux;

iv) interdire au transporteur qui passe par son État d'origine d'offrir et d'annoncer des services directs de ladite sixième liberté dans leur pays;

v) établir un incitatif tacite en considérant le trafic comportant un arrêt intermédiaire «légitime» d'un ou de quelques jours dans le territoire du transporteur en cause de façon plus favorable [que le trafic en correspondance directe]; et

vi) refuser d'accorder des droits de cinquième liberté au gouvernement d'un transporteur qui passe par son État d'origine ou limiter la possibilité pour ledit transporteur d'exercer ces droits.

35. D'une façon générale, ces stratégies n'ont eu que peu de succès et ce, pour deux raisons. La première se rapporte à la propension naturelle des compagnies aériennes à maximiser la rentabilité de leurs opérations en attirant du trafic de toutes les sources et la deuxième, à la préférence des consommateurs à l'endroit des vols directs plus commodes.

36. Cependant, certaines contraintes géographiques limitent la capacité d'un transporteur à passer par son État d'origine. Plus particulièrement, les marchés en cause doivent correspondre à une route suffisamment directe. Par exemple, les compagnies aériennes qui ont leur base en Afrique du Sud, en Amérique du Sud et en Australie n'ont pratiquement pas d'occasion d'exercer des droits dits de sixième liberté. Il est relativement facile pour les transporteurs dont la base opérationnelle est située dans le nord-est de l'Asie d'attirer du trafic en provenance des courants de trafic de l'Amérique du Nord, de l'Asie méridionale, et de l'Asie du Sud-Est. L'emplacement géographique du principal établissement d'un transporteur joue également un rôle dans l'aptitude de ce dernier à attirer du trafic intrarégional passant par son propre État. Ainsi, un transporteur établi en Europe occidentale est bien placé pour attirer du trafic baltique-méditerranéen; un transporteur établi en Amérique du Nord est bien placé pour attirer du trafic correspondant aux courants de trafic Canada-Amérique centrale ou Caraïbes.

37. Les experts d'Aero Accords ont fait état du nombre croissant (bien que non précisé) d'accords bilatéraux qui autorisent expressément la sixième liberté au titre des «points au-delà de notre pays en passant par notre pays à destination de votre pays».[25]

38. Parmi les accords régionaux, seuls deux feraient état de droits de sixième liberté et seulement un, d'une façon explicite (tableau 6 ci-dessous).

39. À la connaissance du Secrétariat de l'OMC, il n'existe pas de données publiques disponibles relatives à la sixième liberté. La fonction de rapport est entravée par la nature composite d'un tel trafic (l'ajout d'une quatrième liberté entre A et B et d'une troisième liberté entre B et C). Il semble cependant que certains États fournissent une information pertinente à cet égard.

(e) Liberté dite «septième liberté»

40. La septième liberté de l'air est définie comme étant «le droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que le service raccorde à un autre service, ou prolonge un autre service, à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité».[26]

41. Parmi les 1 500 accords bilatéraux déposés auprès de l'OACI, un seul, l'Accord Nouvelle-Zélande-Brunéi de 1999, indique des droits complets de septième liberté pour le transport de fret et de passagers. Seize accords indiquent des droits de septième liberté pour tous les transports de fret.[27]

42. Le marché unique de l'aviation de l'UE, comme son expansion prévue, prévoit la septième liberté, tandis que le marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande accorde la septième liberté pour les services de transport du fret. Pour ce qui concerne le transport des passagers, dans un Mémorandum d'accord daté du 20 novembre 2000, les Ministres de ces deux États «ont décidé de considérer plus étroitement l'instauration des droits de trafic de la septième liberté relativement aux services de transport des passagers par les transporteurs des deux parties à la lumière de l'évolution d'un marché concurrentiel de l'aviation». Le Mémorandum comporte aussi une clause NPF asymétrique qui se rapporte uniquement à l'octroi, par l'Australie, de droits de trafic à des tiers («dans les cas où l'Australie aura accordé des droits de trafic à une ou à plusieurs compagnies aériennes d'un tiers, une telle possibilité sera accordée aux compagnies aériennes désignées de chacune des parties au présent Accord»).[28]

43. Le nouvel accord plurilatéral de Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) prévoit aussi des droits de septième liberté pour le fret.[29] Pour ce qui concerne les passagers, il existe une disposition facultative sous la forme d'un protocole complémentaire entre les parties intéressées.

25 Cité dans Airline Business, juillet 2000.

26 Document 9626, page 4.1-13.

27 États-Unis/Singapour (1997), États-Unis/El Salvador (1997), États-Unis/Nouvelle-Zélande (1997), États-Unis/Malaisie (1997), États-Unis/Chili (1997), États-Unis/Antilles néerlandaises (1997), États-Unis/Ouzbékistan (1998), États-Unis/Pérou (1998), États-Unis/Émirats arabes unis (1999), États-Unis/Tanzanie (1999), États-Unis/Portugal (1999), États-Unis/Slovaquie (2000), États-Unis/Ghana (2000), États-Unis/Burkina (2000), États-Unis/Gambie (2000), Nouvelle-Zélande/Singapour (1997).

28 «Memorandum of Understanding on Open Skies Agreement Between Australia and New Zealand», voir http://www.mft.govt.nz/foreign/regions/australia/austopenskies.html.

29 Les États-Unis, le Chili, le Brunéi, la Nouvelle-Zélande et Singapour, tous des membres de l'APEC, ont signé l'Accord le 1er mai 2001.

TABLEAU 6
Accords régionaux indiquant des droits de sixième liberté

Accord de Fortaleza 1997 (6 États)	**Accord CLMV** 1998 (4 États)
Transport de trafic de cinquième et sixième libertés autorisé seulement avec le consentement des États concernés.	Aucune limitation de trafic de sixième liberté. Liberté implicitement reconnue à partir de la description des points de trafic.

Source: OACI.

(f) Liberté dite «huitième liberté»

44. La huitième liberté de l'air, ou le «cabotage consécutif», est définie comme étant «le droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la «septième liberté de l'air») à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège».[30] Un exemple, hypothétique, en serait le suivant: un aéronef enregistré aux États-Unis sur un vol originaire de Londres (ou de New York) à destination de Nice qui pourrait, en route, atterrir à Paris et y embarquer des passagers.

45. Les cas d'octroi de la huitième liberté sont encore plus rares que ceux d'octroi de la septième liberté. Parmi tous les accords bilatéraux, un seul, celui qui a été passé entre la Nouvelle-Zélande et Brunéi en 1999, accorde cette liberté à la fois pour le transport des passagers et le transport du fret, mais les droits afférents n'ont pas été encore exercés jusqu'à présent.

46. Pour ce qui concerne les accords régionaux, cette liberté est prévue, et les droits en ont été exercés, dans le marché unique de l'aviation de l'UE depuis le 1er avril 1997. Par exemple, en novembre 1998, les transporteurs de l'UE exploitaient 22 routes de cabotage.[31] Les transporteurs de l'UE ont toutefois préféré entrer sur d'autres marchés de l'UE au moyen de la prise de contrôle de petits transporteurs nationaux (par exemple, British Airways et TAT) ou de création de filiales locales (par exemple, Deutsche BA). Dans ces deux cas, les transporteurs se prévalent de la suppression complète, en UE, des restrictions sur la propriété pour les transporteurs communautaires.

47. Le marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande permet aussi l'exercice des droits de huitième liberté. Certains pays de l'APEC «animés du même esprit» militent en faveur de l'inclusion de cette liberté, au moins au titre de choix facultatif, sous la forme d'un protocole supplémentaire des droits de huitième liberté. Le projet d'Accord sur l'aviation commune transatlantique (TCAA) comprend aussi des dispositions concernant les droits de huitième liberté.

30 Document 9626, page 4.1-14.

31 Aviation Week and Space Technology, 9 novembre 1998.

(g) Liberté dite «neuvième liberté»

48. La neuvième liberté, ou «le cabotage autonome», est définie comme étant «le droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire dudit État».[32] Un exemple en serait celui d'un aéronef enregistré en France qui pourrait embarquer, à New York, des passagers à destination de Los Angeles.

49. Les accords enregistrés auprès de l'OACI ne comprennent pas de disposition sur les droits de neuvième liberté et, à l'exception du marché unique de l'aviation de l'UE (et ses extensions) et du marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande, les accords régionaux n'en comprennent pas non plus.

C. SURVOL DES ACCORDS BILATÉRAUX

50. La présente section résume les divers genres d'accords types. De plus, le tableau A2 ci-après montre une présentation en tableau de ces accords d'après la description normalisée de l'OACI.[33] Les mesures appliquées par l'UE en vue de la création d'une zone d'aviation commune font l'objet d'une description distincte, au tableau A3 étant donné qu'elles ont été conçues d'une manière qui ne permet pas leur traitement au moyen de la description normalisée susmentionnée.

32 Document 9626, page 4.1-14.

33 La comparaison de l'AGCS et des accords bilatéraux de service aérien est un prolongement du graphique établi par le Bureau de l'aviation internationale des États-Unis, dans son document «Aviation Issues in GATS 2000 and Other Fora», Appendice C «Air Transport Bilateral Provisions and Corresponding GATS General Obligations». Son objet n'est pas d'interpréter la portée de l'annexe sur les services de transport aérien.

La deuxième colonne (intitulée Description OACI) du tableau A2 reflète l'ampleur du détail et de la spécificité qui a traditionnellement guidé la structure opérationnelle de l'industrie, dont le but était de protéger les transporteurs nationaux au moyen d'arrangements de capacité, d'articles tarifaires, de désignation et de capacité.

TABLEAU A2
Sommaires des dispositions des accords bilatéraux de transport aérien

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
1) Identification et applicabilité							
Numéro OACI	Numéro d'enregistrement	Art. 17	Art. 16	Art. 20	---	---	
Noms des pays	Parties contractantes	Noms; préambule	Noms; préambule	Préambule	Préambule	Art. 20	
Date de l'accord	Date de signature	Art. 18	Art. 17	Art. 21	19 septembre 1996	Art. 20	
Date d'entrée en vigueur	Entrée en vigueur	Art. 18	Art. 17	Art. 21	Art. 1	Art. 20	
Date d'extinction	Date d'extinction	Art. 15	Art. 15	Art. 19	---	---	
Délai de dépôt	Laps de temps qui s'écoule entre la date du dépôt de l'intention de mettre fin à l'accord et l'extinction effective.	Art. 15	Art. 15	Art. 19	---	Art. 18 Retrait seulement	
Date d'amendement et numéro OACI	Date à laquelle l'amendement est entré en vigueur et numéro OACI.	---	---	Art. 17	---	Art. 17	
Portée de l'amendement	Types d'activités que vise l'amendement (service régulier, vols non réguliers, service régulier et vols non réguliers).	Annexe I Annexe II	Annexe I Annexe II	Préambule Annexe - Sections 1 et 2	Art. 2; Art. 7; Art. 14	Art. 2	

a Le Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien est disponible au Secrétariat de l'OMC.

b Texte disponible au Secrétariat de l'OMC.

c *Ibid.*

d *Ibid.*

e L'Accord relatif au marché unique de l'aviation doit être interprété à la lumière du Mémorandum d'accord qui l'accompagne (exemplaires disponibles au Secrétariat de l'OMC).

f L'Accord doit être interprété à la lumière du Protocole à l'Accord (disponible au Secrétariat de l'OMC).

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
2) Clauses administratives							
Désignation	Chaque partie contractante désigne la ou les compagnies aériennes qui exerceront ses droits d'exploitation convenus.	Art. 3	Art. 3	Art. 2	Art. 8	Art. 3	XVI; XVII; XXVII;
Redevances d'usage	Imposition de redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.	Art. 10(1)	Art. 10.2	Art. 7.1	---	Art. 10	XXVIII cii
	Application de principes de redevances d'usage.	Art. 10(2)	Art. 10.1	Art. 7	---	Art. 10	
Sûreté de l'aviation	Engagements de se conformer aux Conventions de Tokyo, La Haye et Montréal et/ou à l'Annexe 17 - Sûreté - Protection de l'aviation civile internationale.	Art. 7 (1-7)	Art. 7.1	Art. 6	---	Art. 7	XIV
	Coopération dans des cas où la sûreté de l'aviation est en jeu.	Art. 7 (1-7)	Art. 7	Art. 6.2; Art. 6.6	---	Art. 7	
Refus	Possibilité de différer ou de refuser l'autorisation ou le permis d'exploitation si certaines conditions ne sont pas remplies.	Art. 4	Art. 4	Art. 2.7; Art. 2.8; Art. 2.9	---	Art. 7.6; Art. 7.7	XVI; XVII
Exécution des vols	Dispositions relatives à la fourniture de l'information de vol et d'autres renseignements opérationnels.	---	---	---	---	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Statistiques	Échange de statistiques et procédure pour l'échange de statistiques à des intervalles spécifiés.	---	---	Art. 8	Art. 12	---	
Révocation	Possibilité de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation ou la permission d'exploiter si certaines conditions ne sont pas remplies.	Art. 4	Art. 4; Art. 7.6	Art. 2; Art. 6.8	---	Art.4; Art. 6.2	XVI; XVII
Enquêtes sur les accidents	Procédures en cas d'accident ou d'atterrissage forcé.	Art. 7	Art. 7; Art. 7.5	Art. 6.6	---	Art. 7.5	
Consultations	Consultations entre les autorités aéronautiques ou entre les gouvernements.	Art. 7(7); Art. 13	Art. 7.6	Art. 16		Art.7.6; Art.6.2	XXIII
Application des lois	Application des lois nationales à l'exploitation, à la navigation, à l'admission et au départ des aéronefs.	Art. 5	Art. 5	Art. 4	---	Art. 5	VI
	Procédures de contrôle simplifiées pour les passagers en transit.	---	---	Art. 4.4		Art. 5.4	
Vols non réguliers	Disposition(s) dans l'accord visant expressément les vols non réguliers.	Annexe II	Annexe II	---	Art. 10	---	XVI; XVII
Règlement des différends	Procédures de consultation et/ou de négociation.	Art. 14(1)	Art. 14.	Art. 18	Art 17	Art. 14	XXIII
	Renvoi des différends devant un tribunal spécial ou *ad hoc*.	Art. 14(2)	Art. 14.2	Art. 18	Art. 17	Art. 14.2	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Reconnaissance de certificats	Reconnaissance par chacune des parties contractantes de la validité des certificats de navigabilité et des brevets d'aptitude et licences du personnel de l'autre partie.	Art. 6	Art. 6	Art. 5	Art. 9	Art. 6	VII
Vols tout cargo	Disposition(s) spéciale(s) dans l'accord visant les vols tout cargo.	Annexe II	Annexe I - Section 1; Annexe II - Section 4	Annexe Section 1	---	---	XVI; XVII
Clause d'amendement	Procédures d'amendement ou de modification de l'accord.	---	---	Art. 17	---	Art. 17	
Droits de douane et taxes fiscales	Exonération des droits de douane pour des équipements et fournitures spécifiés emportés à bord des avions.	Art. 9(1)	Art. 9 a)	Art. 9	---	Art. 9	XIV; XVII; XXIII (note de bas de
	Exemption d'impôt sur les recettes des compagnies aériennes.	Art. 8(5)	Art. 8.5	---	---	---	page 11)

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Activités commerciales	A Établissement de bureaux et d'une représentation des compagnies aériennes.	Art. 8(1)	Art. 8.1	Arts. 12.1; Art. 12.4; Art. 13	---	Art. 8.1(a)	XVI; XVII; XI; XII Voir la section sur l'assistance au sol, S/C/W/163/Add.2; XVI; XVII Voir la section sur les SIR, S/C/W/163; XII
	B Ventes des compagnies aériennes en monnaie locale ou en monnaie convertible.	Art. 8(4)	Art 8.6	Art. 12.7	---	Art. 8; Art. 8 1(b)	
	C Arrangements pour les services d'escale.	Art. 8(3)	Art. 8.3	Art. 12.10	---	Art. 8 1(b)	
	D Systèmes de réservations informatisés.	---	Annexe III	---	---	Art. 11.6	
	E Conversion monétaire et transferts de devises des compagnies aériennes.	Art. 8(5)	Art. 8.5; Art. 8.6	Art. 12.7	---	Art. 81(c)	
	F Autres lignes directrices de caractère commercial pour les compagnies aériennes.	Art. 8	Art. 8	Art. 12	Art. 6	Art. 8	
Accords multilatéraux	Modification de l'accord pour le rendre conforme à un accord multilatéral qui pourrait devenir applicable ultérieurement.	Art. 16	Disposition supprimée	---	---	---	
3) Clause tarifaire							
Portée de l'application	Clause tarifaire applicable aux tarifs pour les services convenus.	Art. 12	Art. 12	Art. 10	Art. 5(2)	Art. 12	XVI
	Clause tarifaire applicable uniquement aux tarifs entre les territoires des parties contractantes.	Art. 12	Art. 8.3	Art. 10	Art. 5(2)	Art. 12	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Établissement des tarifs	A Définition des tarifs.	Art. 1(f)	Art. 1.8	Art. 1(o)	---	Art. 1.7	XVI
	B Facteurs pertinents régissant l'établissement des tarifs.	Art. 12	---	Art. 10	---	Art. 12	
	C Responsabilité initiale de la négociation des tarifs conférée aux compagnies.	Art. 12(1)	Art. 12	Art. 10.1	Art. 5(2)	---	
	D Mention d'un mécanisme tarifaire ou d'une concertation multilatérale au niveau des compagnies aériennes.	---	---	---	---	---	
	E Mécanisme secondaire d'établissement des tarifs si le mécanisme initial au niveau des compagnies aériennes n'aboutit pas.	Art. 12(3)	---	---	---	---	
	F Arbitrage des différends en matière tarifaire.	Art 14	Art. 10.4	---	Art. 14	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Processus de contrôle	A Justification devant accompagner la soumission des tarifs.	---	---	---	---	---	XVI
	B Pour la méthode de double approbation:	Art 12	---	---	---	---	
	B1 - approbation expresse par les autorités aéronautiques;	---	---	---	---	---	
	B2 - approbation tacite lorsqu'une approbation expresse n'est pas stipulée;	---	---	---	---	---	
	B3 - délai de dépôt pour la soumission des tarifs. (Codage: nombre de jours.)	---	---	---	---	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Processus de contrôle	B4 Délai dans lequel les autorités doivent prendre une décision. (Codage: nombre de jours.)	---	---	---	---	---	XVI
	C Pour la méthode de la double désapprobation:	Art. 12	---	---	---	---	
	C1 - entrée en vigueur des tarifs à moins que les deux autorités ne les désapprouvent.	---	---	---	---	---	
	C2 Obligation de notifier ou de déposer les tarifs dans le cadre du processus.	Art. 12(2)	---	---	---	---	
	D Pour la méthode du pays d'origine:	---	---	---	---	---	
	D1 - seul le pays d'origine peut désapprouver un tarif.	---	---	---	---	---	
	D2 Obligation de notifier ou de déposer les tarifs dans le cadre du processus.	---	---	---	---	---	
	E Pour la méthode des zones tarifaires: - désapprobation seulement en dehors de la zone - ou des zones tarifaires établies.	---	---	---	---	---	
	F Pour le maintien en vigueur de tarifs existants:	---		---		---	
	F1 - maintien en vigueur dans certaines circonstances.	---	---	---	---	---	
	F2 - délai limite de maintien en vigueur. (Codage: nombre de jours).	---	---	---	---	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Processus de contrôle	G Disposition relative au contrôle d'application des tarifs.	---	Art. 12.3	---	---	---	XVI
	H Arrangements visant les tarifs non réguliers.	Art. 12	Art. 12.2	---	---	---	
4) Clause de capacité							
Type de clause de capacité	Classification du régime applicable en matière de capacité. Codage OACI: 0 = aucune clause de capacité, 1 = détermination préalable, 2 = Bermudes I, 3 = libre détermination, 4 = autre (non classifiable, ou hybride de différents types de régime en matière de capacité).	Annexe I Section 3	Art. 10 (3 - libre détermination)	Art. 5 (3 - libre détermination)	Art. 5(1) (3 - libre détermination)	3 - libre détermination	XVI
Éléments importants	A Déclaration de principes généraux régissant la capacité.	---	Art. 11.1	Art. 5	Art. 5(5)	Art. 2	XVI
	B Formule ou répartition spécifique de la capacité sur les routes entre les deux parties contractantes.	Annexe I Section 1	---	---	---	---	
	C Déclaration de principes régissant la capacité sur les routes à destination ou en provenance de pays tiers.	Annexe I Section 3	Annexe II Section 3	Annexe Section 3	Art. 5(1)	---	
	D Formule ou répartition spécifique de la capacité sur les routes à destination ou en provenance de pays tiers.	---	---	---	---	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
Éléments importants	E Principes excluant expressément les limitations unilatérales de la capacité.	---	---	---	---	---	XVI
	F Arrangements intercompagnies touchant la capacité.	---	Art. 8.6; Art. 8.7	Annexe Sections 2 et 3	---	---	
	G Obligations de dépôts de la capacité, des fréquences et d'approbation par les autorités.	---	---	---	---	---	
	H Arrangement(s) relatif(s) à la capacité des vols non réguliers.	Annexe II	---	---	---	---	
	I Arrangement(s) relatif(s) à la capacité des vols réguliers tout cargo.	---	---	Annexe Section 1	---	---	
	J Changement de capacité unitaire.	---	Annexe I Section 3	Annexe Section 3	---	Art. 2.4	
	K Cession de capacité sur les vols réguliers. Renvoi au numéro de page de la Partie B où l'on peut trouver l'échange de routes pour cet accord.	---	Annexe I Sections 2 et 3	Annexe Sections 1, 2 et 3	---	---	

Sections (Doc. 9511 de l'OACI)	Éléments types généraux de l'OACI - Partie A et description des accords-cadres (Doc. 9511 de l'OACI)[a]	Accord type Post 1977 des États-Unis[b]	Accord type ciel ouvert des États-Unis[c]	Ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande[d] (20 novembre 2000) (Effet provisoire)	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande[e]	Accord plurilatéral de cinq pays de l'APEC (1er mai 2001)[f]	Dispositions comparables de l'AGCS
5) Octroi de droits							
Octroi de droits	A Survol et escale technique accordés à d'autres fins que pour le trafic.	Art. 2(1)a; Art. 2(1)b	Art. 2	Annexe Sections 1, 2 et 3	---	Art. 2.a; Art. 2.b	XVI
	B Droits de trafic accordés pour des services réguliers entre les territoires des parties contractantes.	Art. 2 Annexe I	Annexe I	Annexe Sections 1, 2 et 3	Art. 2	Art. 2	
	C Droits de trafic passagers non régulier expressément accordés.	Art. 2(1)c Annexe II	Annexe II	---	Art. 7	Art. 2	
Octroi de droits	C1 Droits de trafic marchandises non régulier expressément accordés.	---	Annexe II	---	Art. 7	Art. 2(c)(ii)	XVI
	D Droits de trafic expressément accordés pour des services réguliers tout cargo.	Art. 2(1)c Annexe II	Annexe I	Annexe Section 1	Art. 2	Art. 2 (c)(ii)	
	D1 Droits de trafic expressément accordés pour des vols non réguliers tout cargo.	---	Annexe II	---	Art. 2	Art. 1(c)(ii)	

51. Les accords de services aériens ont évolué, à partir d'une approche très restrictive assortie de limitations strictes à l'accès aux marchés dans le sens de l'adoption progressive de dispositions plus libérales dans le cadre d'accords bilatéraux. Les transporteurs désignés ont notamment pu bénéficier d'une plus grande liberté de choix du point d'entrée et du pays de destination, du gabarit de l'aéronef[34], et d'une plus grande possibilité d'utiliser des points de destination antérieurs et ultérieurs.[35] Les droits de trafic bilatéraux dans le transport aérien demeurent néanmoins le *modus operandi* dans la majeure partie du monde.

52. Le Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien (document 9511), a été préparé en réponse à la Résolution A24-11 de l'Assemblée qui chargeait le Conseil de l'OACI «d'établir et de tenir un répertoire des principales dispositions des accords bilatéraux existants». Le Recueil comprend des notes explicatives détaillées sur les principaux éléments et donne une description de toutes les dispositions selon une présentation en deux parties; la partie A renseigne sur i) l'identification et l'applicabilité, ii) les clauses administratives, iii) la clause tarifaire, iv) la clause de la capacité et v) l'octroi de droits; la partie B traite des dispositions qui régissent l'échange de routes entre les signataires.

53. L'absence de libellé normalisé limite la comparabilité des divers accords bilatéraux. De plus, des expressions semblables peuvent refléter des intentions différentes et prendre des sens différents, des éléments particuliers peuvent être introduits par les parties de diverses façons. Compte tenu de ces facteurs, et puisque le but visé est seulement de permettre de déterminer si un accord donné contient ou non certains éléments spécifiés, c'est d'une manière générale sur la base d'une large interprétation qu'il a été procédé au codage des accords (document 9511 En-viii). La codification fournit une base pour la comparaison de l'accord type Post 1977 des États-Unis, les accords types ciel ouvert, l'accord plurilatéral récemment signé par les cinq États de l'APEC, l'Accord relatif au marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande, et l'Accord ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande.

54. L'accord bilatéral type Post 1977 (États-Unis) comprend 18 articles et deux annexes alignés sur la partie A et la partie B de la structure OACI. Les articles 1 à 18 précisent tous les éléments normalisés, y compris les éléments suivants: définitions, accès aux marchés, tarifs, sécurité et règlement des différends. L'annexe I traite de la désignation des routes, des contraintes géographiques, et du changement de gabarit. L'annexe II se rapporte aux services de vol d'affrètement. L'accord type Post 1977 est le plus restrictif, en termes d'accès au marché et de surveillance réglementaire, des accords énumérés au tableau A2.

55. L'accord type ciel ouvert (États-Unis) reprend la plupart des éléments compris dans l'accord type Post 1977. Cependant, il comporte des différences notables: tous les articles ont fait l'objet d'une révision de fond ou de forme (dans certains cas, des passages ont été ajoutés, supprimés ou regroupés; un article comportant des dispositions relatives aux accords multilatéraux a été supprimé). Ses deux annexes ont été modifiées en profondeur et une troisième annexe a été ajoutée pour que les accords ciel ouvert traitent des «principes de non-discrimination interne et de concurrence entre les systèmes informatisés de réservation». Les changements les plus fondamentaux touchent le domaine de l'accès aux marchés: liberté accrue relativement au tarif, à la désignation et aux routes.

56. Le marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande et le nouvel accord ciel ouvert passé entre ces deux pays revêtent un caractère libéral dans pratiquement tous les domaines de l'accès aux marchés, à l'exception des restrictions imposées sur la propriété étrangère des transporteurs nationaux. Les compagnies aériennes peuvent être établies dans les deux pays par des ressortissants de l'autre pays, et il n'y a pas de restriction sur la capacité ou les prix. Si les restrictions qui visent la propriété étrangère devaient être levées, l'accord pourrait être considéré comme donnant naissance à un véritable marché commun de l'aviation.

57. L'accord plurilatéral passé entre cinq pays de l'APEC reprend beaucoup d'éléments des accords ciel ouvert. Plus particulièrement, les transporteurs désignés ne sont assujettis à aucune limitation de capacité, restriction de routes ou fréquence de vols et ils conservent leur liberté de tarification. La forme même du libellé est largement conforme aux accords bilatéraux traditionnels.

58. L'accord remplace les arrangements bilatéraux qui régissaient auparavant les arrangements sur le transport aérien entre les signataires actuels; son annexe ouvre à d'autres membres de l'APEC la possibilité d'une participation éventuelle. Il n'y a pas eu modification ni allégement des dispositions interdisant les droits de cabotage ou de location avec équipage.

34 Le changement de gabarit détermine, notamment, quel type d'équipement les aéronefs peuvent utiliser sur les routes désignées.

35 OACI, document wp/2;4;5;7 Paris, 1er février 2000.

59. Le changement le plus important, qui a représenté un écart notable au cadre de référence Post 1977, se rapporte aux conditions visant la propriété étrangère et le contrôle effectif d'un transporteur désigné. Les signataires ont omis la clause traditionnelle selon laquelle un transporteur doit à la fois être détenu pour une large part et effectivement contrôlé par l'État désignateur. Plutôt, l'article 3 (désignation et autorisation) traite de «contrôle effectif», «lien d'incorporation» et «centre principal d'activité» relativement à l'État désignateur. Cependant, il est utile de prendre note que les conditions juridiques nationales sous-jacentes qui stipulent le degré de propriété étrangère autorisé n'ont pas changé, et continuent d'être établies par chaque État.

60. La libéralisation du secteur du transport aérien de l'UE constitue le premier écart notable d'États particuliers au cadre réglementaire bilatéral. Le tableau A3 ci-dessous fait ressortir les étapes graduelles appliquées pour que la transition à un environnement réglementaire quasi national se fasse en douceur. Le délai de transition visait à donner suffisamment de temps aux transporteurs pour qu'ils adaptent leur exploitation à un environnement de plus en plus compétitif.

61. Le premier «train de mesures» de libéralisation (1988) comprenait quatre éléments: i) l'extension, à l'aviation civile en général, de l'applicabilité des articles 85 et 86 prévue dans la zone unique; ii) l'exemption par catégorie de la Loi sur la concurrence de l'UE dans le cas des accords de coopération de compagnies aériennes, des systèmes informatisés de réservation (SIR) et des services d'escale; iii) réglementation plus libérale des tarifs; iv) règles sur la capacité et l'accès aux marchés. Le deuxième train de mesures (1990) a modifié les libertés de l'air, l'accès aux routes et les points d'entrée et de sortie sur le marché européen. Les troisième et quatrième libertés ont été accordées entre tous les aéroports d'Europe; les droits de cinquième liberté ont été limités à une capacité de 50 pour cent (une augmentation par rapport aux 30 pour cent du premier train de mesures).[36] Le troisième et dernier

36 Voir le graphique 1, Droits des libertés de l'air dans les accords de services aériens.

TABLEAU A3
Libéralisation en Union européenne: élaboration d'une zone commune de l'aviation

Date de début -	1er janvier 1988	1er novembre 1990	1er janvier 1993
Approbation des tarifs	Approbation automatique des tarifs réduits		Libre tarification intégrale
	Double approbation des pleins tarifs	Double désapprobation appliquée aux pleins tarifs	Les États membres et/ou les CE peuvent intervenir en cas de tarifs économiques excessifs et de dumping de tarifs
Accès aux marchés	Désignation multiple des routes entre paires de pays	Désignation multiple autorisée sur un plus fort volume de routes entre paires de villes	Accès complet à toutes les routes entre tous les pays de l'UE
	Cinquième liberté[a]	Cinquième liberté[a]	Libre cabotage intégral (exploitation d'une route nationale dans un autre pays)
			À compter d'avril 1997, capacité jusqu'à 50 pour cent autorisée si le tronçon national est combiné avec une route à destination du pays d'immatriculation
		Protection des routes désignées au titre d'obligations de service public et certaines nouvelles routes	Obligations de service public plus développées et une certaine protection des nouvelles routes régionales
Octroi de licences aux transporteurs	Non prévu		Liberté complète de lancer une compagnie aérienne: 1. si la propriété est détenue en UE; 2. si l'entreprise est financièrement saine; si les exigences de sûreté sont satisfaites.

a Voir graphique 1, Droits de liberté de l'air dans les accords de services aériens.

Source: AEA, 1993.

«train de mesures» a mené le processus de libéralisation à son terme avec la mise en place de pleins droits de cabotage et la suppression des restrictions imposées sur la propriété étrangère. Cependant, la portée du processus de libéralisation n'a pas été étendue aux relations en dehors de l'Union européenne. Les États membres ont conservé leur autorité sur les arrangements bilatéraux avec des pays tiers et sur leur espace aérien. La Commission, cependant, a introduit une cause devant la Cour européenne de justice (CEJ) contre huit États membres sur cette question. Les audiences ont débuté en mai 2001 et la décision devrait être rendue d'ici à novembre ou décembre de cette année.

D. DÉSIGNATION

1. Introduction

62. La désignation est accordée par un État à une compagnie aérienne en vue de l'exploitation de services aériens internationaux aux termes d'accords plurilatéraux ou bilatéraux. Traditionnellement, les transporteurs nationaux étaient désignés relativement à l'exploitation des routes visées dans les accords bilatéraux. Il était d'usage alors de préciser les routes, la fréquence et le type d'aéronef que les transporteurs étaient autorisés à exploiter. La désignation est comprise dans les articles administratifs (voir le tableau 9) et est toujours présente dans les accords plurilatéraux ou bilatéraux.

2. Désignation dans le cadre des droits d'exploitation

63. Un droit d'exploitation est un droit d'accès au marché qui précise le nombre de transporteurs qui peuvent être désignés, la façon dont les aéronefs peuvent être exploités, le type et les parties d'aéronef ou les moyens de transport de remplacement qui peuvent être employés le long de la ou des routes convenues. Dans la pratique, les droits d'exploitation figurent dans les accords de services aériens, dans l'annexe sur les routes, dans divers articles ou dans des ententes connexes, et ils sont parfois implicites.

64. Les droits d'exploitation les plus fondamentaux sont conférés au moment de la désignation du transporteur. La désignation est le dépôt diplomatique officiel par un État à un autre du nom du transporteur choisi pour utiliser les droits d'accès au marché reçus par cet État en vertu de l'accord de services aériens pertinent. Suivant les termes de l'accord, une désignation peut porter sur l'utilisation de l'un quelconque ou de la totalité des droits d'accès au marché accordés, pour une ou plusieurs routes ou un tronçon de route en particulier.

65. La désignation simple[37] confère le droit de désigner un seul transporteur. La désignation double donne le droit de désigner jusqu'à deux transporteurs. La désignation multiple contrôlée autorise à désigner un nombre total spécifié de transporteurs, par point d'accès ou par tronçon de route. La désignation multiple illimitée permet de désigner n'importe quel nombre de transporteurs. Dans tous les cas susmentionnés, il existe un droit implicite de remplacer un transporteur par un autre.

66. Habituellement, les accords bilatéraux prévoient le droit explicite pour un État de rejeter la désignation de l'autre uniquement au motif que la propriété substantielle et le contrôle effectif du transporteur désigné ne sont pas détenus par des ressortissants de l'État désignateur. Par ailleurs, le choix du transporteur est considéré comme un droit souverain de l'État désignateur. Les accords bilatéraux accordent habituellement au premier État le droit de refuser, de révoquer ou de suspendre les autorisations d'exploitation des compagnies aériennes ainsi désignées, ou d'y imposer des conditions, pour des raisons précises. Habituellement, ces raisons sont limitées au non-respect de l'exigence selon laquelle l'État désignateur ou ses ressortissants doivent détenir la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne, ou à la non-observation des lois et des règlements nationaux de l'État qui révoque ou suspend les autorisations d'exploitation des compagnies aériennes ou y impose des conditions.

67. De telles dispositions prennent de l'importance dans le contexte des fusions transnationales. Par exemple, KLM serait passée sous contrôle britannique à la suite du projet de fusion KLM-British Airways, en 2000, étant donné que la valeur capitalisée de BA était environ quatre fois celle de KLM. Le Département des transports des États-Unis a indiqué que si une telle fusion devait se faire, il révoquerait les routes de KLM entre les Pays-Bas et les États-Unis pour le motif que KLM ne serait plus sous contrôle des Pays-Bas et violerait de ce fait l'Accord États-Unis-Pays-Bas de 1992.

3. Évolution du cadre réglementaire

68. Par le passé, le traitement de l'accès aux marchés dans le contexte du transport aérien a été assujetti aux mêmes considérations mercantiles que pratiquement tous les secteurs commerciaux. Évidemment, de lourdes considérations de politiques concernant

37 La désignation simple confère le droit d'exploiter une route spécifique à un seul transporteur national de chaque pays en cause.

la sûreté nationale, la sûreté et d'autres domaines ont aussi joué. Des efforts ont cependant été tentés, dès les débuts, dans le sens de l'établissement d'un cadre multilatéral. Le projet de 1947 de «l'Accord multilatéral sur les droits commerciaux dans le transport aérien civil international»[38] comportait (à l'article 9) une disposition de désignation/de rétention-révocation à caractère relativement ouvert: «Tout État contractant se réserve le droit de rétention ou de révocation des droits octroyés par le présent accord si la part la plus importante et le contrôle effectif de l'entreprise de transports aériens intéressée, ne sont détenus par des ressortissants ou par le gouvernement de l'État ou des États contractant où le siège de l'entreprise est établi».

69. L'échec des tentatives multilatérales et la passation d'accords bilatéraux régissant l'accès aux marchés a donné naissance à une clause type sur la désignation. Cette dernière est fondée sur la propriété substantielle et le contrôle effectif des ressortissants d'un seul État.[39] D'une façon générale, de telles dispositions sont plus restrictives parce qu'elles retiennent la désignation simple. Un tel type de disposition facilite la mise en œuvre par les États d'une stratégie d'équilibre des avantages pour les compagnies aériennes et aide à empêcher que les transporteurs des États qui ne sont pas parties à l'accord obtiennent, indirectement, des avantages autrement que sur une base de réciprocité.

70. Presque partout dans le monde, les accords bilatéraux ont toujours tendance à être relativement restrictifs. Cependant, l'accès aux marchés a été libéralisé dans une certaine mesure. L'adoucissement des restrictions sur la désignation a précédé les politiques du type ciel ouvert et les arrangements régionaux, mais l'émergence de ces politiques et arrangements a manifestement favorisé l'évolution dans le sens d'un tel adoucissement.

71. Cependant, certaines exceptions de longue date ont persisté (des cas où un nombre différent de transporteurs est indiqué selon la route) comme dans le cas des accords États-Unis-Canada, États-Unis-Mexique et États-Unis-Royaume-Uni. Dans ce dernier cas, par exemple, la limite de quatre transporteurs désignés (BA, Virgin, American, United) pour desservir l'aéroport Heathrow persiste, malgré presque une décennie de négociation entre le Royaume-Uni et les États-Unis. Une autre exception se rapporte à l'Accord Tchécoslovaquie-Suisse de 1996 qui permet à chaque partie de désigner un ou plusieurs transporteurs, mais prescrit qu'un seul transporteur peut être désigné pour chaque route particulière.[40]

72. Dans les accords dits de ciel ouvert (principalement avec les États-Unis), la contrainte imposée sur le nombre de transporteurs désignés est supprimée, tout comme l'est la contrainte sur les routes particulières que chaque transporteur est autorisé à exploiter. En vertu de ce type d'accord, un transporteur désigné peut exercer son activité, sans restriction, entre n'importe quelle paire de villes de son choix. En plus de bénéficier d'une telle souplesse de marché, les compagnies aériennes sont également autorisées à exercer leur activité de transport en provenance de points antérieurs et à destination de points ultérieurs (au-delà). Des vols peuvent aussi être autorisés sans transport de trafic international ou intérieur sur certains tronçons. Ces tronçons sont appelés «tronçons sans droits de trafic». Cependant, les accords passés avec les États-Unis ne permettent pas d'embarquer et de débarquer du trafic à l'intérieur de ce pays (cabotage).

73. Les restrictions sur le cabotage ont été supprimées dans les accords de marché unique de l'aviation et ciel ouvert Australie-Nouvelle-Zélande. L'exploitation des transporteurs peut se faire à partir d'un point antérieur (avant) au territoire de l'autre partie jusqu'à un point ultérieur (au-delà), et à l'intérieur dudit territoire. La désignation, au sens traditionnel, est supprimée tant et aussi longtemps que la propriété et le contrôle effectif des transporteurs est détenue par des ressortissants d'un des deux États signataires.

74. Les critères de la propriété substantielle et du contrôle effectif demeurent une caractéristique importante des accords bilatéraux. Cependant, d'autres critères ont émergé, comme celui de «l'établissement principal» ou de la «communauté d'intérêts» dans le contexte des accords bilatéraux, plurilatéraux et multilatéraux.

75. En premier lieu, pour ce qui concerne les accords bilatéraux, le tableau 7 ci-après illustre l'application de divers critères de désignation dans les accords bilatéraux notifiés à l'OACI durant la période 1993-1999.[41]

38 Voir ci-dessus, section B.2 a).

39 Une clause de propriété «multilatérale» a survécu dans l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI); cette clause octroie des droits de survol en ce qui concerne les services aériens réguliers à «une entreprise de transport aérien» dont une part importante de la propriété ainsi que le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par des ressortissants d'un État contractant à l'ATSAI. Pour une description de l'ATSAI, voir les paragraphes 7 à 10 ci-dessus et le tableau 1.

40 Earl Scott, «Freer Skies», Airline Business, juillet 2000.

41 L'information présentée dans ce tableau doit être interprétée avec circonspection. Les mêmes réserves que celles qui ont été indiquées dans le contexte du tableau 4 s'appliquent.

TABLEAU 7
Critères de désignation des accords bilatéraux
(1993-1999)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total 1993-1999
Aucune disposition	1 (1,5%)	1 (2,3%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7,2%)	0	3 (1,3%)
Établissement principal	4 (5,9%)	2 (4,5%)	4 (12,5%)	5 (13,9%)	9 (30%)	2 (14,3%)	0	26 (11,6%)
Communauté d'intérêts	2 (2,9%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (2,8%)	0 (0%)	0 (0%)	0	3 (1,3%)
Propriété substantielle et contrôle effectif	61 (89,8%)	41 (93,2%)	28 (87,5%)	30 (83,3%)	21 (70%)	11 (78,6%)	1 (100%)	193 (85,7%)
Total	**68**	**44**	**32**	**36**	**30**	**14**	**1**	**225**

Source: Base de données sur les accords bilatéraux de l'OACI. Données compilées par le Secrétariat de l'OMC.

76. Il semble que la propriété substantielle et le contrôle effectif soient demeurés des critères importants dans le contexte des accords bilatéraux.

77. L'importance du critère de l'établissement principal s'est accrue au fil du temps. Un examen attentif des accords révèle que parmi les 52 parties[42] intéressées à 26 accords qui retiennent l'établissement principal au nombre de leurs critères, 30 sont d'Asie (surtout de l'Extrême-Orient), 13 d'Europe du Nord, et les neuf autres d'autres régions. Tous les membres de l'OMC/l'OACI qui figurent sur la liste, sauf Hong Kong, Chine, et Macao, Chine, ont signé des accords bilatéraux qui prévoient les critères traditionnels de la propriété et du contrôle plutôt que celui de l'établissement principal. Il ressort donc que le choix des critères de désignation/révocation varie (un même pays pouvant appliquer deux critères différents dans deux accords différents) et que ce choix peut se faire au cas par cas à la lumière des circonstances.

78. Enfin, le critère de la communauté d'intérêts s'applique dans des cas où la propriété substantielle et le contrôle effectif des transporteurs demeurent détenus par un ou par plusieurs États qui ne sont pas nécessairement des Parties à l'accord en question, mais plutôt des membres d'un groupe prédéterminé (par exemple, les États membres de l'UE). Le recours à ce critère est demeuré rare et son application est disparate géographiquement, (Afrique du Sud/Sénégal, Trinité/Suriname et Brunéi/Allemagne); son importance s'accroîtra peut-être dans la foulée de l'expansion de l'intégration régionale. Il sert surtout dans les accords signés au bénéfice des compagnies aériennes multinationales comme SAS, Air Afrique, Gulf Air et, plus récemment, BWIA dans les Caraïbes et Alliance Air en Afrique de l'Est.

79. Il existe peu de documents disponibles au sujet des politiques de désignation/de révocation propres à chaque État. La source la plus complète de renseignements est présentement une enquête récemment menée (septembre 2000) par l'Association du transport aérien international (IATA) auprès de ses membres.[43] Les questions pertinentes à notre propos sont les suivantes:

> *«- Quelles sont les lois, politiques et pratiques de votre pays (et les prescriptions qui en résultent) concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes étrangères qui mènent des activités dans votre pays?*
>
> *- Votre pays a-t-il conclu des accords bilatéraux de transport aérien dont les articles sur la «désignation» et (la révocation de) «l'autorisation» renferment une clause de propriété et de contrôle qui s'écarte sensiblement de la clause type habituellement appliquée?*
>
> *- Votre gouvernement a-t-il fait, ou fait-il présentement, des exceptions, dans la pratique, à la prescription susmentionnée concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes étrangères?»*

42 Un double compte est possible; la Lettonie, notamment, est comptée trois fois puisqu'elle est Partie à trois accords.

43 Peter van Fenema, «Ownership and Control: Report of the Think Tank, World Aviation Regulatory Monitor 2000», IATA, Government and Industry Affairs Department, septembre 2000.

TABLEAU 8

Dispositions sur la propriété et le contrôle des compagnies aériennes étrangères menant des activités dans le pays déclarant

États ou groupes d'États	Dispositions
Brésil	Pas de restriction portant sur la propriété des compagnies aériennes étrangères exerçant des activités au Brésil.
Canada	D'une façon générale, les transporteurs étrangers qui exercent des activités au Canada doivent être sous le contrôle de ressortissants du pays dont provient le service, sauf dans quelques cas exceptionnels, comme dans le cas des États des Caraïbes.
Chili	Les accords bilatéraux signés par le Chili comprennent encore la clause »traditionnelle» de la propriété substantielle et du contrôle effectif.
Inde	Les accords relatifs aux services aériens signés par l'Inde disposent que le gouvernement ou des ressortissants du pays désignateur doivent détenir la propriété substantielle et le contrôle effectif des compagnies aériennes étrangères. Il y a deux exceptions, dont l'une est Hong Kong. Certains accords bilatéraux disposent que la propriété et le contrôle de l'actif d'une compagnie aérienne étrangère doivent être détenus, dans le pays désignateur, l'objectif étant d'empêcher l'utilisation »indirecte» des engagements bilatéraux par des transporteurs de pays tiers au moyen d'arrangements de location.
Israël	La propriété substantielle et le contrôle effectif des compagnies étrangères qui desservent Israël doivent être détenus par le gouvernement ou des ressortissants du pays désignateur, ce dernier devant également être un Membre de l'OACI.
Japon	Relativement aux compagnies aériennes étrangères qui mènent des activités au Japon, le droit aérien fait uniquement mention de l'expression »conformément aux accords internationaux», mais il semble que la propriété/le contrôle par un tiers pourrait être autorisé jusqu'à concurrence de 50 pour cent. Les accords bilatéraux appliquent les articles types et les pouvoirs publics n'ont pas encore fait d'exception importante à cette pratique. Ils ont examiné la cause Sabena (dans laquelle le SAir Group détient une participation majoritaire) et ont décidé de ne pas prendre action.
Malaisie	D'une façon générale, la propriété substantielle et le contrôle effectif des compagnies aériennes étrangères doivent être détenus par les pays désignateurs. Les exceptions à cet égard concernaient Hong Kong, Macao SAR et, relativement à SAS, le Danemark, la Norvège et la Suède. Il s'agit là d'exceptions légitimes puisqu'un accord bilatéral est un traité international qui peut remplacer les dispositions législatives nationales.
Maurice	Relativement aux compagnies étrangères qui servent Maurice, le gouvernement insiste normalement pour que la propriété et le contrôle soient détenus dans l'autre pays contractant. Une exception à cet égard a été le cas de Cathay Pacific de la RAS de Hong Kong.
Singapour	Aucune règle ne s'applique à l'égard de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes étrangères désignées, le critère étant établi par chaque accord de service aérien particulier. Les accords passés avec la RAS de Hong Kong et la RAS de Macao retiennent »l'établissement principal (principal lieu d'activités)» comme seul critère et l'accord passé avec la Nouvelle-Zélande retient »l'établissement principal et le contrôle effectif». Les accords de marché unique de l'aviation passés avec la République démocratique populaire lao et Myanmar autorisent la propriété et le contrôle étrangers de leurs compagnies aériennes.
États-Unis	Relativement à la propriété et au contrôle des transporteurs étrangers qui mènent des activités aux États-Unis, le Département des transports a fait preuve de souplesse, particulièrement en présence d'un accord du type ciel ouvert avec le pays étranger en cause. Le contrôle, à plus de 49 pour cent, de Sabena par le SAir Group, par exemple, n'a pas été contesté. Selon un mémorandum entre les États-Unis et le Royaume-Uni, daté de 1991, la propriété à moins de 50 pour cent au Royaume-Uni d'une compagnie aérienne constituée en société dans la Communauté européenne et y ayant son principal emplacement ne constitue pas en soi un motif d'opposition au droit d'une telle compagnie aérienne de fournir des services aériens en vertu de l'accord bilatéral passé avec les États-Unis .[a]

a L'IATA décrit de la façon suivante l'approche des États-Unis concernant la propriété par un tiers: «que la clause de la nationalité soit, ou non, invoquée vis-à-vis d'un transporteur étranger demeure une question de choix, d'efficacité, déterminée par des considérations de politique générale et d'aéropolitique ainsi que par l'intérêt national. Étant donné le nombre croissant d'accords du type »ciel ouvert» en vigueur, la stratégie de contrepartie est manifestement en voie de disparition». Il n'existe pas de description équivalente pour ce qui concerne l'UE puisque la désignation est demeurée de compétence nationale.

Source: Questionnaire de l'IATA, reproduit avec l'autorisation de l'IATA.

80. Bien que l'échantillon IATA ait englobé plus de 30 États ou groupes d'États, seuls dix d'entre eux ont répondu au questionnaire (tableau 8).

81. Il est utile de prendre note que, dans la préparation de sa Conférence sur le transport aérien, qui devrait avoir lieu du 24 au 29 mars 2003, l'OACI a récemment (juin 2001) diffusé un questionnaire plus détaillé[44], auquel les 183 membres de l'OACI devraient répondre avant la fin d'août 2001. Ces réponses devraient améliorer de beaucoup l'ampleur et le détail de l'information disponible aux membres de l'OACI.

82. L'emploi d'autres critères que celui de «la propriété substantielle et du contrôle effectif» a aussi été envisagé dans le cadre d'accords plurilatéraux et multilatéraux durant la période à l'étude. En 1997, après avoir considéré avec soin les risques à la sûreté (dont la prolifération des pavillons de complaisance) et d'autres problèmes[45], le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien de l'OACI (ATRP) a recommandé, dans sa recommandation ATRP/9-4, l'élargissement des critères de la propriété et du contrôle utilisés dans les accords bilatéraux. Le texte intégral de la recommandation du groupe d'experts porte ce qui suit:

«Le groupe d'experts recommande:

que les États qui souhaitent accepter des critères élargis pour l'utilisation par les transporteurs aériens de l'accès au marché dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens, conviennent d'autoriser l'accès au marché pour un transporteur aérien désigné qui:

a) a son principal établissement et sa résidence permanente dans le territoire de l'État désignateur;

b) a et maintient un lien solide avec l'État désignateur.

Pour juger de l'existence d'un lien solide, les États devraient tenir compte d'éléments comme les suivants: le transporteur aérien s'établit dans l'État désignateur, où il a une part importante de ses opérations et de ses dépenses en immobilisations concernant les installations physiques, où il paie un impôt sur le revenu et immatricule ses aéronefs, et où il emploie un nombre important de nationaux dans ses postes techniques, de gestion et d'exploitation.

Si un État estime qu'il a besoin de conditions ou d'exceptions concernant l'utilisation du critère du principal établissement et de la résidence permanente pour des raisons de sécurité nationale, des raisons stratégiques, économiques ou commerciales, cela devrait faire l'objet de négociations ou de consultations bilatérales ou multilatérales, selon le cas.»

83. Dans le cadre d'un effort similaire, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a institué, en 1998, l'Équipe de travail sur les questions de propriété, de contrôle et de franchisage, qui a produit un modèle d'article devant servir dans les accords bilatéraux des Membres. La CEAC a souscrit au libellé du modèle en 1999[46], qui porte ce qui suit:

«Projet de modèle d'article sur un lien solide entre les compagnies aériennes et l'État désignateur dans les accords bilatéraux sur les services aériens:

Chaque partie contractante a le droit de refuser une autorisation d'exploitation, [de révoquer ou de suspendre cette autorisation] ou d'assortir celle-ci des conditions qui lui paraissent nécessaires pour l'exploitation d'une compagnie aérienne désignée, dès lors qu'il ne paraît pas assuré à ladite partie contractante que la compagnie aérienne:

i) est incorporée et a son principal établissement dans le territoire de l'autre partie contractante; et

ii) détient un permis d'exploitation aérienne à jour délivré par l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante.»

44 Pièce jointe à la lettre SC 5/2-01/50 datée de juin 2001, disponible au Secrétariat de l'OMC.

45 Voir le document OACI ATRP/WP/5, 14 novembre 1996, page 2.

46 Les syndicats ouvriers des compagnies aériennes, représentés par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) ont été associés aux projets du ATRP de l'OACI et de l'OWNCO de la CEAC. Dans les deux cas, ils se sont opposés au résultat final pour le motif que les précautions envisagées ne suffiraient pas à empêcher l'émergence de pavillons de complaisance en transport aérien (ITF News n° 5/99 et ITF Civil Aviation Review, 1999, page 15).

84. Certains accords régionaux contiennent aussi des dispositions de désignation libérales («par un ou plusieurs membres ou leurs ressortissants») comme l'indique le tableau 9 ci-dessous.

85. Le marché unique de l'aviation de l'UE va plus loin puisqu'il remplace la notion de «propriété et contrôle nationaux» par la notion de «propriété et contrôle communautaires» dans son troisième train de mesures (Règlement (CEE) n° 2407/92[47] concernant les licences des transporteurs aériens).

86. Les clauses de désignation régionales susmentionnées ne valent évidemment que dans le cas des vols internationaux à l'intérieur du groupement régional. Dans le cas des vols à l'extérieur du groupement, les clauses de désignation établies par les accords bilatéraux pertinents s'appliquent. De tels accords peuvent, eux aussi, porter une «disposition relative à la communauté d'intérêts», mais le cas est relativement rare. La situation pourrait évoluer à la lumière des résultats des causes en instance devant la CEJ entre la Commission et huit États membres concernant la compétence de la Communauté en matière de politique de transport aérien à l'extérieur de son territoire.

87. Le nouvel accord plurilatéral passé entre cinq membres de l'APEC revêt aussi un caractère sensiblement plus libéral quant à l'article sur la désignation et à la prescription de restrictions sur la propriété et le contrôle effectif étrangers. Les signataires ont omis la disposition type selon laquelle l'État désignateur doit détenir à la fois la propriété substantielle et le contrôle effectif du transporteur en cause. L'article 3 (Désignation et autorisation) porte plutôt les expressions «contrôle effectif», «incorporation dans», et «principal établissement» sur le territoire de l'État désignateur. Cependant, les prescriptions réglementaires nationales afférentes aux seuils de propriété étrangère n'ont pas été modifiées et continuent d'être fixées par chaque État. Chacun des États peut aussi encore établir ou maintenir les seuils de propriété et de contrôle en conformité de ses lois nationales. Par exemple, les États-Unis ont imposé une exigence de rapport sur la participation au capital des transporteurs aériens de ses quatre partenaires pour pouvoir déceler les augmentations de la propriété, aux États-Unis, des transporteurs étrangers désignés. Le but visé est d'éliminer l'existence de «pavillons de complaisance» ou le contournement des normes de travail et de sûreté des États-Unis .[48] Les dispositions pertinentes n'engagent que les signataires à l'accord et n'ont pas d'incidence sur les accords bilatéraux en vigueur avec des États non signataires.

88. Le projet d'Accord transatlantique commun sur l'aviation, tel que l'envisage l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne comporterait aussi des dispositions de désignation libérales. Par exemple, une communication de septembre 1999 de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne («Towards a Transatlantic Common Aviation Agreement») propose de «permettre aux compagnies aériennes d'entrer sur le marché et de mener des activités de transport aérien sur le territoire visé par l'Accord sous réserve que lesdites compagnies aériennes soient majoritairement détenues ou contrôlées par des ressortissants des parties ou leur gouvernement respectif».

E. TARIFS

89. Il y a eu une nette évolution dans le sens du remplacement de dispositions tarifaires très détaillées par des dispositions accordant au transporteur une latitude presque complète dans l'établissement de leurs

47 Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, 23 juillet 1992, au Journal officiel n° L240, 24 août 1992.

48 En janvier 2001, selon ses propres termes, le Département du transport a rendu une «ordonnance de justification»: «modifiant les licences aux États-Unis des transporteurs des pays participants, obligeant ces derniers à notifier au Département des transports toute augmentation de 20 pour cent ou plus de la propriété réelle d'un actionnaire des États-Unis, dans les 30 jours suivant ladite augmentation» (DOT Order 2001-1-13, rendue le 16 janvier 2001).

TABLEAU 9
Accords régionaux contenant des dispositions sur la »communauté d'intérêts»

Communauté des Caraïbes (CARICOM) – 1996 (14 États)	COMESA – 1999 (21 États)	ACAC – 1999 (16 États)
Le transporteur aérien doit être détenu et contrôlé par un ou plusieurs États membres ou nationaux de ces États.	Le transporteur aérien doit être détenu pour une large part et contrôlé de manière effective par un ou plusieurs membres du COMESA ou ressortissants de ces membres.	Le transporteur aérien doit être détenu pour une large part et contrôlé de manière effective par des États ou des ressortissants arabes, avec un siège social situé et des statuts déposés dans un État arabe.

Source: OACI.

propres tarifs. Le tableau A2 illustre cette évolution. Le but visé est l'élimination des pratiques anticoncurrentielles; les politiques tarifaires ont aussi fait l'objet d'un examen attentif des autorités chargées des questions de concurrence.

90. La présente section traite des changements apportés aux clauses tarifaires comprises dans les accords de type ciel ouvert et des accords plurilatéraux ainsi que du rôle soutenu des conférences de trafic de l'IATA.[49]

1. Définition d'un tarif

91. D'une façon générale, le terme tarif s'entend du prix à percevoir pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) ainsi que les conditions qui régissent sa disponibilité et son utilisation. Dans certains États, le terme s'entend aussi du document qui contient les prix et conditions déposés par un transporteur ou son agent (par voie électronique ou sur papier) auprès des autorités réglementaires compétentes. Un tarif international s'applique au transport entre deux ou plusieurs États (et englobe un tronçon intérieur d'un voyage international); un tarif intérieur s'applique au transport entre deux ou plusieurs points d'un même État. Il existe deux catégories de tarifs: les «tarifs passagers», pour le transport de passagers, et les «tarifs de fret». La définition qu'un État donne à un tarif varie, cependant, selon sa stratégie de réglementation. Les pouvoirs publics qui souhaitent imposer un cadre réglementaire ambitieux ont tendance à employer une définition large tandis que certains pouvoirs publics préfèrent plutôt une définition plus restreinte.

92. Le tarif comprend les commissions, des honoraires payés par une compagnie aérienne à des intermédiaires tels que des agents de voyages et transitaires/groupeurs de fret. Ces dernières ne font habituellement pas l'objet d'accords internationaux et ne sont habituellement pas précisées de façon distincte dans les tarifs déposés auprès des pouvoirs publics. Le tarif reflète aussi les avantages importants offerts aux usagers et peut avoir une incidence sur le prix effectivement payé par l'acheteur du transport et de ce fait, aux termes des lois de certains pays, il devrait en être tenu compte dans le dépôt au titre de tarif.

93. Les conditions ou règles tarifaires font partie intégrante du tarif et régissent son applicabilité. Dans le cas des tarifs passagers, ces conditions regroupent les éléments tels que le nombre ou le poids des bagages accompagnés qui peuvent être transportés sans frais supplémentaires (et les suppléments pour excédents de bagage), la possibilité de changer d'itinéraire ou l'obtention d'autres avantages similaires, le paiement dans un délai spécifié précédant le voyage, l'exigence d'un séjour minimum au point de destination et la limitation de l'itinéraire et/ou la combinaison du tarif avec d'autres tarifs. En général, les compagnies aériennes utilisent ces conditions pour réduire au minimum la dilution des recettes liée aux tarifs à prix réduit.

2. Élaboration des tarifs

94. On parle en général de tarifs proposés, dont les prix et conditions spécifiques peuvent être mis au point individuellement ou en commun par les transporteurs aériens. Dans les deux cas, ces tarifs sont soumis à l'approbation des gouvernements concernés. Il existe trois principales formes de réglementation tarifaires bilatérales: la double approbation, la méthode du pays d'origine et la double désapprobation (double rejet). Dans la plupart des cas, aux termes de l'un ou l'autre des régimes réglementaires susmentionnés, les compagnies aériennes qui desservent une route spécifique soumettent les tarifs pour les paires de villes en cause à l'approbation des autorités compétentes des deux États. Lorsque les deux États doivent approuver un tarif avant qu'il entre en vigueur, le régime en est un de tarifs convenus ou de double approbation. Dans le cas de la méthode du pays d'origine, chaque partie contrôle les tarifs relativement au trafic originaire de son territoire (transporté par les compagnies aériennes de l'une ou l'autre des parties). L'arrangement le plus libéral est celui de la double désapprobation, un régime dans lequel les tarifs entrent en vigueur automatiquement à moins d'avoir été désapprouvés par les deux parties dans de brefs délais prédéterminés. Cette façon de faire est la méthode retenue dans tous les accords ciel ouvert et dans d'autres accords libéraux.

95. Il existe aussi un mécanisme d'élaboration de tarifs distinct, se situant dans le cadre des diverses Conférences de trafic de l'Association du transport aérien international et visant à coordonner les tarifs marché par marché. Les tarifs élaborés dans le cadre du mécanisme IATA sont ensuite notifiés aux autorités aéronautiques nationales compétentes aux termes des dispositions bilatérales d'application (voir le graphique 2 qui illustre la structure de la Conférence de coordination des horaires).

49 Voir les documents S/C/W/59, paragraphes 86 à 91, et S/C/W/129, alinéa 19 c), disponibles au Secrétariat de l'OMC.

3. Types et caractéristiques de tarifs

96. À la différence des autres modes de transport international, comme le train et le bateau, le transport aérien international fait l'objet d'une grande variété de tarifs. Comme il est indiqué ci-dessus, cela reflète les raisons pour lesquelles les États réglementent les tarifs. Par exemple, en attribuant davantage de sièges à tarif réduit aux routes, vols ou périodes pour lesquels la demande est faible et en réduisant ce nombre lorsque la demande est forte, les compagnies aériennes tentent de vendre le plus grand nombre de billets possible au tarif économique normal, ou au tarif de classe supérieure, tout en encourageant les voyages discrétionnaires.

97. Certains États ont commencé à alléger sensiblement les exigences de dépôt des tarifs. Les États-Unis, par exemple, ont abrogé les exigences de dépôt des tarifs pour tous les vols nolisés et les vols intérieurs réguliers dans la foulée de la déréglementation nationale au début des années 80. Ils ont, depuis, unilatéralement supprimé les exigences de dépôt de tarifs relativement au transport international régulier de fret et sensiblement réduit le nombre et le type de tarifs qui doivent être déposés relativement au transport international de passagers.

(a) Principaux types de tarifs

98. Le tarif complet ou tarif économique normal est le tarif plus bas qui offre à un passager le maximum de souplesse en termes de combinaison de tarifs, de remboursement et de modifications d'horaire et d'itinéraires. Le tarif première classe et le tarif classe affaires/intermédiaire sont plus élevés que les tarifs intégralement souples ou les tarifs économiques normaux, tandis que les tarifs spéciaux, réduits ou à contraintes sont inférieurs aux autres tarifs et leur utilisation fait l'objet de davantage de restrictions.

(b) Tarifs de fret

99. Le nombre de catégories de tarifs de fret est moindre que celui des tarifs passagers. Il s'agit, notamment, des tarifs suivants: le tarif préférentiel par article, le tarif intermodal, le tarif général de fret, et le tarif pour conteneur (un tarif réduit pour unité de chargement[50] et un tarif de fret en tout genre). Le tarif de catégorie est déterminé en appliquant une réduction ou un supplément à un tarif général de fret pour certaines marchandises, par exemple des journaux ou des marchandises qui exigent un traitement spécial en cours de route, comme le bétail ou certaines marchandises dangereuses.

(c) Tarifs d'affrètement

100. Un tarif d'affrètement-fret s'applique à l'affrètement, ou location de la totalité ou d'une partie de la capacité d'un aéronef; un tarif d'affrètement-passagers est le prix facturé à un passager. Les tarifs d'affrètement-passagers présentent certaines des caractéristiques des tarifs passagers comparables sur les services réguliers, mais sont habituellement moins élevés et plus restrictifs. Les tarifs se distinguent d'après les avantages et les relations au type de services achetés. Par exemple, un tarif non restrictif offre certains avantages aux passagers pour un prix unique.[51]

(d) Mécanisme de coordination des tarifs de l'IATA

101. Il importe, dans une discussion sur les tarifs et les articles tarifaires des accords bilatéraux, de comprendre le rôle de l'IATA. Cette dernière est une organisation non gouvernementale mondiale qui représente les compagnies aériennes régulières. L'IATA a été établi en 1945 avec, pour mandat, «d'encourager le développement d'un transport aérien sûr, régulier et économique, pour donner aux compagnies aériennes les moyens de collaborer entre elles, et pour coopérer avec l'OACI, avec d'autres organisations internationales et avec les associations régionales de compagnies aériennes».[52] L'adhésion à l'IATA est ouverte à toute compagnie qui est autorisée, par un gouvernement admissible à faire partie de l'OACI, à assurer un service aérien régulier.

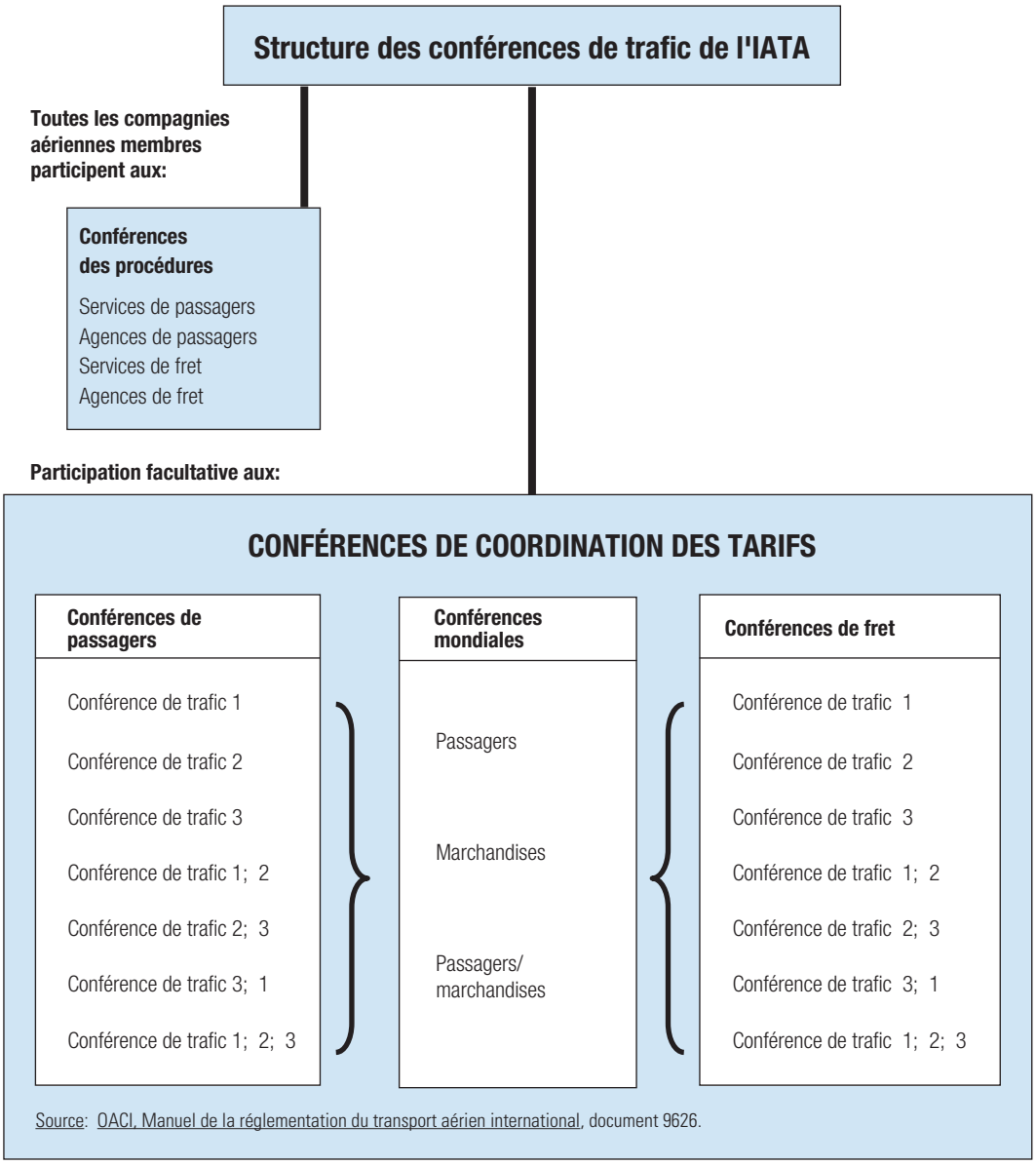
102. Le graphique 2 ci-après est tiré du document 9626 et fait ressortir les principaux aspects de la coordination des structures tarifaires internationales. Toutes les régions géographiques sont représentées au moyen de trois régions géographiques principales (voir la liste détaillée ci-après) et des sous-régions étant désignées à l'intérieur des régions et entre les régions principales. Les conférences doivent avoir lieu au moins tous les deux ans, bien que, dans la pratique, elles soient annuelles.

50 Une «unité de chargement» est un conteneur conçu spécialement pour convenir à un ou à plusieurs types d'aéronefs.

51 Voir le document 9626, page 4.2-4.

52 Voir le document 9626.

GRAPHIQUE 2
Structure des conférences de trafic de l'IATA



Source: OACI, Manuel de la réglementation du transport aérien international, document 9626.

103. Les Conférences de coordination des tarifs de l'IATA sont divisées en trois principales régions géographiques et en sous-régions. Les sous-régions ont été établies à l'intérieur des régions principales et entre ces dernières. La Région 1 englobe toute l'Amérique du Nord et du Sud et les îles adjacentes (le Groënland, les Bermudes, les Antilles et les îles de la mer des Caraïbes, les îles hawaïennes, y compris Midway et Palmyra). La Région 2 englobe toute l'Europe (y compris une partie de la Fédération de Russie) et les îles adjacentes, l'Islande, les Açores, toute l'Afrique et les îles adjacentes, l'île de l'Ascension, et la partie ouest de l'Asie, jusques et y compris la République islamique d'Iran. La Région 3 englobe toute l'Asie et les îles adjacentes sauf la partie incluse dans la Région 2, toutes les Indes orientales, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles adjacentes, et les îles de l'océan Pacifique autres que celles qui font partie de la Région 1.[53]

104. Les tarifs intercompagnies qui sont établis dans le cadre du système des Conférences IATA, voir graphique 2 ci-après, sont normalement fondés sur le tarif complet et facilitent la souplesse des mouvements entre des transporteurs qui ne font pas partie d'une alliance ou d'un accord de coopération avec d'autres transporteurs. La correspondance intercompagnies permet à un passager d'acheter un billet desservi par des transporteurs différents, de payer avec un seul type de devises et d'obtenir que les bagages soient transportés de leur point d'origine jusqu'à la destination. Les tarifs intercompagnies établissent un prix à la fois pour chaque tronçon et pour la totalité des tronçons. Cependant, ils ne modifient en rien ni ne diminuent la possibilité d'un transporteur d'établir des structures tarifaires différentes ou la souplesse des conditions associées aux billets.

(e) Libéralisation des tarifs

105. Bien que les tarifs demeurent un élément important de tout accord bilatéral, il semble se dessiner une tendance dans le sens de l'omission d'articles détaillés concernant les procédures d'approbation ou de désapprobation. Le tableau 12 ci-dessous montre que le contrôle strict par l'État est peu à peu abandonné au profit d'un cadre de référence davantage axé sur les marchés.

106. Jusqu'en 1996, l'évolution des articles tarifaires a suivi une tendance dans le sens de la suppression du contrôle des États sur l'établissement des prix du transport sur les routes internationales. Les accords types Post 1977, signés avec les États-Unis, prévoient une disposition de désapprobation réciproque pour les parties. Les accords ciel ouvert (Post 1992) disposent que les compagnies aériennes peuvent établir leurs propres tarifs tout en gardant la possibilité de recourir à une consultation en cas de désaccord entre les parties. Des dispositions similaires se trouvent dans d'autres accords plurilatéraux et bilatéraux inspirés de la notion de ciel ouvert. En résumé, les compagnies aériennes disposent d'une plus grande latitude dans l'établissement des prix.

53 Document 9626.

TABLEAU 12
Historique des articles tarifaires dans les accords bilatéraux

Type d'article tarifaire	1975-1986		1986-1995	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Aucun tarif	4	1%	6	1%
Double approbation	395	99%	310	42%
Désapprobation limitée	0	0%	421	57%
Total	**399**	**100%**	**737**	**100%**

Source: Base de données sur les traités d'Aero Accords (dans »Freer Skies», Airline Business, juillet 2000).

F. CAPACITÉ

107. La capacité est une mesure quantitative de l'offre. Appliquée à des services aériens dans un contexte réglementaire, la capacité peut se mesurer par aéronef en sièges de passagers, en unités de poids ou de volume (par exemple, tonne ou mètre cube) ou encore sous forme de fréquence d'un service aérien donné. Dans d'autres contextes (par exemple, comparaisons statistiques), la capacité du transport aérien peut également s'exprimer en termes d'indicateur combiné tels des sièges-kilomètres et des tonnes-kilomètres. En général, les gouvernements perçoivent la capacité dans un contexte plus large que ne le font les transporteurs aériens. Par conséquent, la réglementation de la capacité fait inévitablement intervenir une vaste gamme d'intérêts nationaux qui transcendent l'économie du transport aérien.

108. La capacité joue un rôle essentiel dans le maintien de la rentabilité des lignes.[54] La classification du régime applicable en matière de capacité qui se trouve au tableau A2 est regroupée d'après quatre types généraux, puis subdivisée en onze éléments individuels. Ce même tableau indique la tendance dans le sens du remplacement de clauses de capacité détaillées, telles qu'énoncées dans les articles bilatéraux, par des clauses plus libérales qui autorisent les transporteurs à établir leur capacité par l'intermédiaire de leur choix d'aéronef et des divers arrangements possibles selon les exigences opérationnelles.

G. CONCLUSION

109. Les accords bilatéraux demeurent la pierre angulaire du mécanisme de réglementation du transport aérien international. La souplesse inhérente au mécanisme bilatéral a permis une libéralisation considérable depuis quelques années, et plus particulièrement durant la période à l'étude, 1993-2000. Le changement en ce sens s'est accéléré dans la foulée de l'élaboration d'accords plurilatéraux et régionaux, qui peuvent instaurer à un marché commun dont le régime peut ressembler étroitement à celui d'un marché intérieur. Les dispositions de tels accords sont en général plus libérales, en moyenne, que celles des accords bilatéraux, et plus simples que celles de l'accord type Bermudes, un accord qui a fortement inspiré la rédaction du recueil de l'OACI.

110. La formation de systèmes régionaux a amené certains commentateurs à imaginer des «scénarios de libéralisation par liaison» (*bridged liberalization*). Des marchés régionaux intégrés passeraient des accords les uns avec les autres et constitueraient, à long terme, un plus vaste cadre plurilatéral et possiblement multilatéral. Le projet européen d'accord transatlantique commun sur l'aviation comporte un tel scénario.

111. Dans l'ensemble, il semble que la structure et le fond des accords de service aérien soient comparables à ceux des accords de transport maritime ou routier. Les clauses concernant la propriété sont aussi courantes à la fois dans le secteur du transport maritime et dans celui du transport routier, comme c'est d'ailleurs le cas de beaucoup d'autres caractéristiques (distinction entre service régulier et service occasionnel, licences/désignation, autorisation de certains types de trafic sur certaines routes, partage de la capacité, exclusion de tiers et, dans certains cas, notification et approbation de tarifs).[55] La seule différence véritable entre ces accords, mis à la part le fait qu'ils soient visés par l'AGCS, réside dans leur portée géographique. Étant donné le caractère régional du transport routier, les accords de transport routier sont considérablement moins nombreux que les accords de services aériens, dont le nombre dépasse les 3 000. Les arrangements de partage de fret dans le secteur du transport maritime sont vraisemblablement encore plus rares étant donné sa libéralisation des 20 dernières années dans la plupart des régions.

112. La simplification des accords bilatéraux, la conclusion d'accords dits de ciel ouvert et la tendance dans le sens des marchés régionaux intégrés continueront de rétrécir progressivement les écarts réglementaires. L'intention qu'a l'OACI de rédiger un projet de modèle d'accord bilatéral de services aériens et de le présenter à sa Conférence des transports aériens de 2003 est un autre indice de l'existence d'une telle tendance.

54 Voir le document S/C/W/59, paragraphes 83 à 85.

55 Voir Conférence européenne des Ministres des transports, CEMT/CM(97)21, 20 mars 1997, «Cadre de référence pour des accords bilatéraux dans les transports routiers». Il ne semble pas exister de recueil similaire pour ce qui concerne le transport maritime. Cependant, l'information pertinente a été transmise à l'OCDE et est comprise dans les réponses de 1995-1996 au questionnaire sur les services de transport maritime du Groupe de négociation sur les services de transport maritime (NGMTS).

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

CINQUIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note contient des renseignements sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle aborde des aspects particuliers (voir document S/C/W/163/Add.2, paragraphe 153) relatifs à la propriété et à la coopération entre compagnies aériennes (y compris les alliances et le partage de codes).

CINQUIÈME PARTIE

PROPRIÉTÉ TRANSNATIONALE

COOPÉRATION COMMERCIALE BILATÉRALE («ACCORDS BILATÉRAUX»)

ALLIANCES GLOBALES

AUTRES FORMES DE COOPÉRATION

ANNEXE

1. Introduction[1]

1. Les formes de coopération entre compagnies aériennes sont très variées. Elles peuvent différer par exemple selon l'étendue géographique, le nombre de compagnies aériennes concernées et l'intensité des liens financiers et techniques. La plupart des accords de coopération prennent la forme d'accords commerciaux bilatéraux, essentiellement par le partage de codes. Les alliances globales, adossées à des accords commerciaux mais comprenant souvent des caractéristiques additionnelles, sont un autre développement important.

2. La propriété transnationale, encore que juridiquement distincte des stratégies sous forme d'alliances, présente des caractéristiques semblables; elle s'appuie sur un investisseur stratégique, assure la coordination avec des vols en partage de codes, permet une gestion commune et des systèmes d'information communs et développe des réseaux internationaux d'aéroports-pivots. Les cas de propriété étrangère ne suivent pas tous une telle structure.

3. Il y a d'autres formes de coopération, qui consistent en groupements de compagnies aériennes. Ces groupements travaillent ensemble à des fins précises. Il s'agit souvent de transporteurs qui par ailleurs participent à diverses alliances. À titre d'exemple, citons les Systèmes informatisés de réservation (SIR) tels que Amadeus, qui appartenait à Lufthansa, Iberia et Air France. C'est également le cas pour les plates-formes d'achat interentreprises (B2B) et les portails de distribution multicompagnies, par exemple Orbitz.

1 Les observations suivantes s'ajoutent aux renseignements figurant sous la cote S/C/W/59, paragraphes 102 à 106, annexe 2, à la page 62, et sous la cote S/C/W/129, paragraphes 13, 15 a), 19 b), 19 c), 19C c) et 20 c).

I. PROPRIÉTÉ TRANSNATIONALE

A. ASPECTS ÉCONOMIQUES

4. La propriété transnationale était un phénomène marginal avant les années 1990 et elle était largement le vestige d'anciens liens coloniaux ou historiques. Elle est depuis devenue une caractéristique relativement commune du secteur du transport aérien, suivant l'exemple de maints autres secteurs d'activité. Cette évolution est surtout le résultat de trois facteurs: privatisation de compagnies aériennes, apparition d'alliances globales et création de marchés régionaux du transport aérien. De faibles plafonds en matière de propriété étrangère ont toutefois empêché les fusions et acquisitions transnationales et donc la formation de sociétés multinationales. En revanche, cela a favorisé le développement d'autres formes de coopération, par exemple le partage de codes et les alliances.

5. Au début de 2001, plus de 57 transporteurs détenaient semble-t-il des actions dans des compagnies aériennes étrangères, et le capital de plus de 160 compagnies aériennes comptait des participations étrangères (tableau 1 ci-dessous). Le tableau A-1 (annexe) donne un aperçu plus détaillé des changements commerciaux survenus entre 1993 et 1994, englobant non seulement l'investissement dans des compagnies existantes, mais également le rôle de l'étranger dans les nouvelles coentreprises internationales, la formation de filiales à part entière et les désinvestissements.[2] Tous les segments de l'industrie du transport aérien sont touchés, mais le transport régulier de passagers, ainsi que le transport de fret et les vols sous affrètement sont fortement représentés. Les investissements ont largement dépassé les désinvestissements, qui souvent supposaient des ventes entre compagnies aériennes. Les variations annuelles des désinvestissements traduisent la nature cyclique de l'industrie et les initiatives nationales de privatisation.

6. De nombreuses régions sont concernées. Comme on pouvait s'y attendre, l'investissement étranger direct (IED) des pays développés vers les pays en développement constitue une part importante du total, complétée par les flux d'investissement «nord-nord», les investissements «sud-sud» et même les investissements d'économies en transition ou d'économies en développement dans des compagnies aériennes de pays développés. De nombreux investissements se font entre pays voisins, mais il y a aussi des flux transcontinentaux. Les banques et les investisseurs privés interviennent dans de nombreux cas.

2 On peut trouver des données complémentaires, fondées sur différentes méthodes et différents échantillons, dans divers numéros de Airline Business, 1er juin 1998, pages 48-49 («Airlines with Ownership by other Carriers»); juillet 1998, pages 63-66 («Lords and Masters»); et septembre 1999, page 101 («Major Airlines Acquisition deals 1994-1999»).

TABLEAU 1
Propriété transnationale par région

	Asie	Afrique	Moyen-Orient	Europe de l'Est	Europe de l'Ouest	Amérique latine	États-Unis–Canada	Pacifique Sud-Est	Total
Nombre de transporteurs opérationnels	135	91	44	143	244	117	149	61	984
Compagnies aériennes appartenant à des transporteurs/ investisseurs étrangers*	15	25	6	17	55	31	8	9	166
Compagnies aériennes ayant des participations dans des transporteurs étrangers	9	6	4	2	20	9	5	2	57

Note: * À l'exclusion des petits actionnaires privés individuels.

Source: Bureau du transport aérien de l'OACI (données recueillies au 31 mai 2001).

B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

1. Réglementations nationales de la propriété étrangère et dispositions de désignation

7. Les compagnies aériennes ont toujours fait l'objet de restrictions rigoureuses en matière de propriété étrangère, restrictions destinées à garantir que la propriété et le contrôle effectif demeurent entre les mains de nationaux. Les définitions pertinentes données dans les lois nationales sont en général distinctes des définitions utilisées dans les dispositions de désignation des accords bilatéraux.[3] De même, pour l'approbation ou le refus d'investissements étrangers dans une compagnie aérienne nationale, les lois nationales sont appliquées, sans égard aux dispositions de désignation contenues dans les accords bilatéraux. Par exemple, les États-Unis n'appliquent pas le plafond national de 25 pour cent en matière de propriété étrangère comme point de repère pour la résiliation et la suspension dans les accords bilatéraux sur le transport aérien.[4]

8. Il peut y avoir chevauchement partiel entre ces deux ensembles de réglementations: la loi nationale sert à interpréter les dispositions de désignation pour la compagnie aérienne nationale. Toutefois, cette norme n'est pas absolue, pour deux raisons. D'abord, même s'il n'y a qu'une seule disposition légale portant sur la propriété et le contrôle, les dispositions du même pays en matière de désignation peuvent varier selon l'accord bilatéral concerné (propriété substantielle et contrôle effectif non précisés dans un cas, principal établissement dans un autre, et communauté d'intérêts dans un troisième). Deuxièmement, il y a eu des cas où des compagnies aériennes sous contrôle étranger ont été désignées dans des accords bilatéraux comme s'il s'était agi de transporteurs nationaux (par exemple Britannia Airways, sous contrôle canadien, et Monarch Airlines, sous contrôle du Liechtenstein). L'IATA et l'OACI semblent toutes deux reconnaître cette distinction réglementaire puisque les réglementations nationales et les dispositions de désignation sont présentées séparément dans leurs questionnaires.[5]

9. Il s'agit là d'une question importante puisque la propriété et le contrôle sont précisés dans l'annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien (paragraphe 6, définition de «droits de trafic») uniquement pour la désignation: «droits de trafic s'entend … les critères de désignation des compagnies aériennes, dont des critères tels que le nombre, la propriété et le contrôle».

2. Évolution récente de la réglementation

10. Les restrictions en matière de propriété étrangère et les exigences de contrôle effectif visent traditionnellement à faire en sorte que le transporteur national soit un instrument de promotion du commerce et du tourisme au niveau national, offre un service public (transport intérieur), crée des emplois, stimule le développement de la haute technologie, contribue aux recettes en devises, assure le transport militaire et le transport d'urgence (national et international) et symbolise la souveraineté nationale et le prestige national.

11. L'importance de ces considérations s'est affaiblie au fil des ans. L'OACI donne les raisons suivantes: évolution du commerce mondial et de l'environnement économique (accroissement de la propriété multinationale dans d'autres industries de services, et concurrence accrue; obligations prévues par l'AGCS en matière de propriété étrangère, incapacité ou hésitation des gouvernements à financer les besoins en capitaux de transporteurs nationaux, meilleur accès aux spécialistes étrangers de la gestion grâce à des arrangements coopératifs (par exemple partage de codes, opérations conjointes, etc.), éventail plus grand d'investisseurs potentiels, facilitant ainsi la privatisation des compagnies aériennes d'État, et meilleures possibilités pour les petites compagnies aériennes de survivre dans un environnement concurrentiel.

12. Plusieurs pays ont ainsi adopté de nouvelles politiques et modifié les règles touchant l'investissement étranger dans les compagnies aériennes nationales durant la période examinée (1993-1999). Dans de nombreux cas, les réglementations existantes ont été assouplies. Par exemple, en 1994, la Chine a fait passer à 35 pour cent sa limite touchant la propriété

3 Voir document S/C/W/163/Add.3, paragraphes 62 à 88 inclusivement.

4 Pour une description détaillée de l'approche des États-Unis en matière de propriété par une partie tierce, voir le document S/C/W/163. Ces deux ensembles de réglementations sont distincts et sont appliqués dans différents contextes, ils empêchent les fusions ou acquisitions internationales de se produire. Par exemple, la fusion envisagée de British Airways et de KLM était compatible avec les lois britanniques et néerlandaises, lesquelles incorporaient la règle de «propriété communautaire» de l'UE dans le troisième train de mesures, tandis que l'Accord de «ciel ouvert» de 1992 entre les Pays-Bas et les États-Unis renfermait encore la règle traditionnelle de la propriété substantielle et du contrôle effectif. Voir aussi le document S/C/W/163/Add.3, paragraphe 67.

5 Peter van Fenema, «Ownership and Control: Report of the Think Tank World Aviation Regulatory Monitor 2000». IATA, Government and Industry Affairs Department, septembre 2000; pièce complémentaire de la lettre de l'OACI aux États SC 5/2-01/50, juin 2001. Ces deux documents peuvent être obtenus auprès du Secrétariat de l'OMC.

étrangère; et le Mexique à 25 pour cent. Quant au Pérou, il a lui aussi desserré ses règles en matière de propriété. En 1995, l'Australie a élevé de 35 pour cent à 49 pour cent le plafond des participations étrangères; en 1996, la Nouvelle-Zélande a fait de même. En 1997, le Brésil a fait passer son plafond de 20 pour cent à 49,5 pour cent, et le Pérou l'a élevé à 70 pour cent. En 1998, le Bangladesh a autorisé une propriété étrangère illimitée pour ses compagnies aériennes s'occupant du transport de fret, et a permis à des coentreprises d'exploiter des transporteurs nationaux, tandis que la Corée faisait passer le plafond de 20 pour cent à 49 pour cent et la Thaïlande de 30 pour cent à 49 pour cent. En 1999, le gouvernement australien a modifié les règles de l'investissement étranger applicables à ses transporteurs nationaux.[6]

13. Dans quelques cas cependant, les réglementations sur la propriété ont plutôt été resserrées: en 1997, l'Inde a adopté une nouvelle politique qui limite à 40 pour cent les participations étrangères d'investisseurs autres que des compagnies aériennes et des aéroports. Pour se conformer à cette réglementation, Kuwait Airways et Gulf Air ont réduit à 40 pour cent leurs intérêts dans Jet Airways. La même année, la Fédération de Russie a adopté des règles qui empêchent les participations majoritaires étrangères dans les compagnies aériennes conjointes. Le tableau A2 (annexe) donne un aperçu des limites imposées à la participation étrangère dans plusieurs pays de tous les continents. Le tableau s'intéresse au niveau des seuils d'application; il n'entend pas constituer une description exacte des lois sous-jacentes, qui peuvent être très complexes. Les paramètres applicables englobent les distinctions entre membres d'un accord régional et non-membres; entre trafic international et trafic intérieur; entre propriété individuelle et propriété globale; entre compagnies aériennes, aéroports et investisseurs financiers. Dans certains cas, il y a aussi des exigences de nationalité pour les membres du conseil et/ou les dirigeants. Il n'existe pas un inventaire complet des lois. Toutefois, en prévision de la Conférence de 2003 sur le transport aérien, l'OACI a préparé un questionnaire détaillé auquel il doit être répondu avant la fin d'août 2001.

14. L'IATA a récemment effectué une enquête sur les réglementations nationales; le tableau A3 (annexe) résume les réponses.[7] L'échantillon utilisé par l'IATA est très semblable à celui utilisé pour le tableau A2 (annexe), et il était fondé sur les questions suivantes:

«Propriété

Quelles limites/restrictions sont imposées à la propriété étrangère d'(actions de) votre (vos) compagnie(s) aérienne(s) nationale(s)?

- Si la participation étrangère est permise, préciser 1) le pourcentage maximal de la participation étrangère permise, 2) la participation maximale de compagnies aériennes étrangères qui est permise. Les conditions telles que les «actions privilégiées» devraient être précisées.

- Si les limites/restrictions sont différentes lorsque la compagnie aérienne nationale n'exécute que des services nationaux (par exemple en Australie), prière de l'indiquer.

Contrôle

Quelles limites/restrictions sont imposées au contrôle étranger de votre (vos) compagnie(s) aérienne(s) nationale(s) (y compris les éventuels critères différents appliqués aux exploitants nationaux, voir question 1)?

Interprétation et application des critères ci-dessus de contrôle et de propriété

Comment vos autorités nationales ont-elles interprété/appliqué, ou comment interprètent-elles et appliquent-elles en pratique, les critères ci-dessus de propriété et de contrôle?

Y a-t-il des développements récents portant sur ces critères, notamment des propositions visant à les modifier, qui influent ou pourraient influer sur leur application?

6 Avant la modification, les limites imposées aux participations étrangères dans les transporteurs internationaux d'Australie, autres que Qantas Airways, étaient de 25 pour cent par investisseur étranger et de 35 pour cent au total, et, dans les transporteurs nationaux, de 25 pour cent par investisseur étranger et de 40 pour cent au total. Selon les nouvelles règles, toutes les limites imposées à la propriété de transporteurs nationaux, autres que Qantas, ont été supprimées, sauf une limite globale de 49 pour cent pour les transporteurs internationaux. Qantas est visé par une loi distincte, en vertu de laquelle aucun étranger ne peut à lui seul détenir plus de 25 pour cent du capital, les participations totales des transporteurs étrangers sont plafonnées à 35 pour cent et la propriété étrangère totale à 49 pour cent. Le gouvernement australien pourrait quand même bloquer une acquisition tombant en deçà de ces limites si cette acquisition était jugée «contraire à l'intérêt national». Séparément, le gouvernement a approuvé l'établissement de Virgin Atlantic comme transporteur national en Australie.

7 Le tableau A2 comprend les pays suivants qui ne sont pas visés par l'enquête de l'IATA: Argentine, République tchèque, Indonésie, Mexique, Pologne, Russie et Turquie. En revanche, l'enquête de l'IATA comprend, outre le tableau A2, Israël, la Colombie et Maurice. Des renseignements plus détaillés sur les pays de l'OCDE se trouvent dans le document de l'OCDE portant la cote DSTI/DOT(99)1, 23 juin 1999, «Réforme de la réglementation du fret aérien international», pages 50-52.

Accessibilité de la flotte «nationale» pour les urgences nationales

Vos lois ou politiques nationales prévoient-elles un programme comparable au programme américain appelé Civil Reserve Air Fleet (CRAF), en vertu duquel les transporteurs aériens des États-Unis se sont engagés à mettre (une partie de) leur flotte à la disposition du Département de la défense des États-Unis pour qu'il l'utilise en période d'urgence?

Propriété et contrôle d'autres importantes industries nationales

Vos lois ou politiques nationales précisent-elles d'autres importantes industries nationales (par exemple télécommunications, chemins de fer, etc.) dont la propriété et le contrôle doivent demeurer aux mains d'intérêts nationaux?»

15. Finalement, il vaut la peine de noter que l'assouplissement des lois en matière de propriété demeure un important objectif pour l'OACI: «en bref, la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien qui sont dévolus à un seul État ou à ses ressortissants est un anachronisme dans l'économie mondiale, et la libéralisation des dispositions en matière de propriété et de contrôle est un préalable nécessaire d'une libéralisation généralisée. Simultanément, il est nécessaire d'assortir de sauvegardes la libéralisation, afin d'alléger les problèmes de sécurité et autres touchant l'évolution des pavillons de complaisance et la viabilité des petits transporteurs aériens».[8]

8 M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI, lors de la dernière Assemblée générale annuelle de l'IATA, tenue à Madrid le 28 mai 2001.

II. COOPÉRATION COMMERCIALE BILATÉRALE («ACCORDS BILATÉRAUX»)

A. ASPECTS ÉCONOMIQUES: UN PHÉNOMÈNE CROISSANT

16. Il n'existe pas de terminologie, de renseignements statistiques ou de données réglementaires particulières qui permettraient de mesurer l'accroissement de la coopération commerciale entre compagnies aériennes, sauf pour le partage de codes. L'OACI utilise le mot «alliance» pour englober tout genre de coopération commerciale entre deux ou plusieurs compagnies aériennes, tandis que d'autres commentateurs réservent ce mot pour les cinq Alliances globales, ou méga-alliances.[9] Il n'existe pas non plus de définition officielle pour les divers genres de coopération. L'OACI fait la distinction entre les genres suivants de coopération: partage de codes, réservation de capacité, partage de capacité, service conjoint; mise en commun; franchisage; location (avec équipage, sans équipage ou avec une partie de l'équipage); services d'escale; ordonnancement des vols; programmes de fidélisation; services en vol et équipements embarqués; services de maintenance, de réparation et de révision; achats conjoints de carburant et assurance conjointe; échange de participations; opérations conjointes; commercialisation; installations aéroportuaires; utilisation conjointe ou échange d'effectifs; et contrats de gestion. Un classement plus simple a été employé par l'OACI dans sa première recension statistique (2001) de ces accords: partage de codes, franchisage, transport de fret, transport multimodal, et autres.

9 Document RPS-WP/9, 22 février 2000.

17. Les observateurs ont recensé 579 accords entre 220 transporteurs et distingué entre 29 catégories de coopération, qui parfois chevauchent (tableau 2 ci-après). Ces catégories sont semblables à celles de l'OACI mentionnées ci-dessus.

18. Il convient d'interpréter avec prudence les données ci-dessus. Un accord entre deux compagnies aériennes du même groupement est compté d'un côté et de l'autre et donc apparaît deux fois. Deuxièmement, certains de ces accords sont conclus avec des compagnies aériennes de taille plus modeste qui ne font pas partie de l'échantillon des 220 compagnies aériennes. Troisièmement, un accord peut englober plusieurs secteurs de coopération, auquel cas il est compté plusieurs fois. Quatrièmement, le champ et la portée d'un accord individuel de partage de codes peuvent varier considérablement. Des données systématiques et universelles comparant le nombre de paires de villes qui sont desservies et les accords existants de partage de codes sont pour l'instant inexistantes. Cinquièmement, comme on l'a indiqué ci-dessus, les catégories se chevauchent partiellement.

19. L'accroissement de la coopération commerciale au cours des trois dernières décennies est reflété dans le graphique 1 ci-dessous. Les données apparaissant dans ce graphique concernent des accords entre compagnies aériennes de toutes les régions. Elles englobent aussi une grande diversité de compagnies: transporteurs grands et moyens parties à des alliances globales; transporteurs régionaux et internationaux (par exemple Armenian Airlines et Swissair); compagnies aériennes régionales avec d'autres compagnies aériennes régionales (par exemple Air Baltic et Estonian Air); et compagnies aériennes intérieures et internationales (par exemple aux États-Unis, services régionaux/services d'apport vers les grands transporteurs). Les alliances peuvent être de toute taille, être temporaires ou permanentes, avoir différents objectifs

GRAPHIQUE 1
Enquête 2000 sur les alliances (par date de signature)

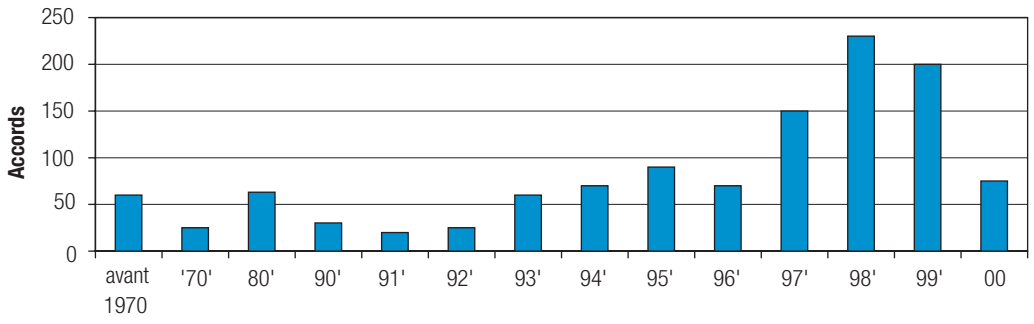


TABLEAU 2
Genres d'arrangements coopératifs entre compagnies aériennes

Nombre total d'accords commerciaux renfermant des dispositions sur ce qui suit	
Partage de codes	911
Programmes de fidélisation	114
Fret	106
Commercialisation	78
Opération conjointe pour une destination	55
Entente de mise en commun	33
Services d'escale conjoints	32
Franchise/connexion régionale	31
Salons d'attente communs/enregistrement «guichet unique»	30
Coordination des horaires	29
Vol mixte	28
Accord commercial	24
Alliance stratégique	19
Coopération en matière d'achats	17
Régime d'alliance	11
Maintenance	11
Services techniques, pièces détachées, gestion de flotte	11
Vols sous affrètement	10
Systèmes informatisés de réservation	10
Contrat de gestion	9
Accord opérationnel	9
Services de traiteur	8
Bail conjoint	7
Tarifs de point à point	4
Partage de recettes	4
Terminal mixte	3
Courrier, messageries, fret	3
Formation	2
Échange d'équipages	2
Accord de répartition	1
TOTAL	**1 222**

Source: Airline Business, juillet 2000. Catégories recompilées par le Secrétariat de l'OMC.

stratégiques et comporter divers degrés de coopération. L'information contenue dans l'enquête effectuée par Airline Business est complétée par une liste d'accords commerciaux compilée par l'OACI, qui sera bientôt publiée (tableaux A4 a) et A4 b), annexe).[10]

20. Les alliances modernes diffèrent des coopérations traditionnelles telles que la mise en commun, qui comportait en général une entente sur les tarifs, les coûts, la capacité et le partage des recettes, le plus souvent sur des itinéraires à duopole. Au contraire, les alliances modernes cherchent à développer les synergies possibles, à exploiter la complémentarité d'itinéraires, de structures et de services. L'OACI attribue le récent développement des alliances à des facteurs tels que la mondialisation des pratiques et attitudes commerciales, les contraintes actuelles de l'accès aux marchés résultant du système bilatéral, les tendances de la libéralisation aux niveaux intérieur et régional et le stimulant commercial lié aux économies d'échelle et de champ d'action.

10 The World of Civil Aviation 2000-2003.

B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES DES RÉGIMES DE PARTAGE DE CODES[11]

1. Avantages et inconvénients

21. Le partage de codes est défini par l'OACI comme «la pratique par laquelle un transporteur permet à un deuxième transporteur d'utiliser son code indicatif de compagnie aérienne sur un vol, ou la situation où deux transporteurs partagent le même code indicatif de compagnie aérienne sur un vol.[12] Dans son application, les passagers voyagent souvent avec une compagnie aérienne autre que celle indiquée sur le billet. Le partage de codes suppose donc qu'une compagnie aérienne annonce et vend les services d'une autre compagnie aérienne comme s'ils étaient les siens». C'est la forme la plus fréquente de coopération entre compagnies aériennes (tableau 2).

22. L'expression «partage de codes» n'apparaît pas dans la définition de «droits forts» de l'annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, mais il semble faire peu de doute qu'elle n'est pas exclue de l'AGCS (voir la mention de «vol» dans la définition ci-dessus de l'OACI). Toutefois, une autorisation de droits de trafic n'est pas toujours nécessaire pour tous les transporteurs concernés ni sur tous les segments (voir section 2 ci-après).

23. On a indiqué que, du point de vue des transporteurs, les principales raisons du partage de codes sont les suivantes:

- obtenir une meilleure visualisation dans les systèmes informatisés de réservation, dans les cas où il est considéré comme un service en ligne avec priorité d'inscription plus élevée que le service intercompagnies;
- dans le contexte d'un environnement de plus en plus concurrentiel, former un genre de liens coopératifs avec d'autres transporteurs afin de maintenir, de protéger et d'améliorer les positions sur le marché;
- obtenir une meilleure présence sur les itinéraires qu'ils ne font pas, utilisant ainsi un instrument peu coûteux de commercialisation;
- permettre à des transporteurs en coparticipation d'exploiter un service viable lorsque les volumes de trafic ne justifient pas des opérations individuelles, et obtenir un trafic d'apport;
- stimuler la compétitivité en attirant du trafic dans l'orbite des partenaires du partage de codes; et
- obtenir un meilleur accès aux marchés vers des points jusque-là limités par les dispositions en matière de capacité insérées dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

24. Du point de vue des passagers, les avantages possibles sont les suivants:

- commodité d'horaires coordonnés, ce qui permet de meilleures correspondances;
- possibilité de réduction de la durée du voyage;
- correspondances facilitées par le partage des terminaux entre transporteurs partenaires;
- possibilité de tarifs inférieurs ou meilleur choix de tarifs spéciaux;
- surveillance de l'intégralité du voyage par un seul transporteur; et
- programmes communs de fidélisation.

25. Des études récentes sur le partage de codes ont adopté une vue plus favorable que les enquêtes initiales. Elles considèrent que l'effet de plaque tournante produit par les alliances explique en grande partie l'intensification de la concurrence, les substantiels avantages, au chapitre des prix, qui sont apparus sur ces lignes aériennes au cours des cinq à dix dernières années, enfin l'accroissement des destinations desservies.[13] Contrairement à une étude antérieure de l'OACI, ces études considèrent que les partages de codes et les alliances au sens large ont créé une demande additionnelle pour le transport aérien.

26. S'agissant du cas particulier des pays en développement, l'OACI note que le partage de codes peut avoir des avantages dans la mesure où il offre la possibilité de desservir des itinéraires peu fréquentés à un coût minimal et d'utiliser des droits auparavant inutilisés. Il peut donc faciliter la participation de compagnies aériennes des pays en développement au transport

11 La seule forme de coopération réglementaire pour laquelle il existe des données est le partage de codes. Des formes de coopération autres que le partage de codes peuvent être prévues dans des accords bilatéraux et faire l'objet d'un examen approfondi de la part des autorités de la concurrence.

12 Circulaire 269/AT110. Le Manuel de la réglementation du transport aérien international (Doc 9626) définit ainsi le partage de codes: «l'utilisation de l'indicatif de vol d'un transporteur pour un service assuré par un autre transporteur, service qui en général est également identifié (ce qui peut parfois être exigé) en tant que service du second transporteur assuré par celui-ci». (page 4.1-7)

13 US DOT 1999 «International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off» et octobre 2000 «Transatlantic Deregulation: The Alliance Network Effect».

aérien international. Cependant, l'OACI dit aussi que la pratique n'est pas encore véritablement établie. Les avantages possibles de cette forme de coopération pourraient être considérés comme un moyen de permettre aux compagnies aériennes des pays en développement de participer plus économiquement et plus efficacement au transport aérien international.

2. Principaux aspects de la réglementation du partage de codes[14]

(a) Droits de trafic et questions touchant l'accès aux marchés

27. Cette section aborde les questions suivantes: autorisations requises; droits spéciaux de partage de codes; et partage de codes avec des pays tiers.

Autorisations requises

28. Le partage de codes sur les marchés internationaux a d'abord été vu comme un prolongement du partage de codes au niveau national, un instrument de commercialisation et une amélioration des correspondances intercompagnies. Seul l'exploitant réel de l'aéronef avait besoin d'une approbation réglementaire, et ni l'un ni l'autre des transporteurs n'avaient besoin d'une approbation additionnelle.

29. Au milieu des années 1980, on a constaté que le partage de codes dans l'important marché intérieur des États-Unis permettrait aux transporteurs étrangers de vendre des services comme s'ils étaient leurs propres services sans que des avantages de portée équivalente soient conférés à l'étranger. Les autorités ont donc introduit l'obligation pour les transporteurs étrangers d'obtenir une autorisation. Les points desservis à l'intérieur des États-Unis devaient être précisés et inclus dans les accords bilatéraux sur les services aériens. D'autres pays ont suivi cette approche, dans certains cas en exigeant des deux partenaires du partage de codes qu'ils obtiennent l'autorisation de base, même dans les secteurs où un transporteur n'assurait aucun trafic local. Selon une autre approche, les transporteurs exploitants doivent avoir les droits de trafic nécessaires, en particulier sur les itinéraires «points d'échange».

Droits spéciaux de partage de codes

30. Depuis 1988, le Département des transports des États-Unis (DOT) exige une autorisation spéciale pour toutes les opérations de partage de codes. C'est également le cas pour la location avec équipage et les arrangements de réservation de capacité. Un critère de l'«intérêt public» requiert une évaluation de l'incidence du service proposé à codes partagés sur la concurrence, sur l'équilibre global des avantages bilatéraux et sur la possibilité d'utiliser l'autorisation comme levier de négociation. La décision du DOT n'a pas transformé le partage de codes en un droit de quasi-trafic; en l'absence d'une disposition bilatérale sur le partage de codes, le gouvernement est libre de réglementer et d'approuver de tels accords. Cette approche a poussé certains pays à obtenir des droits de partage de codes en incorporant une disposition spéciale dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens conclus avec les États-Unis et d'autres pays.

31. L'étape suivante a été de spécifier des droits de trafic aux seules fins du partage de codes. Depuis 1989, des dispositions de partage de codes ont été incluses dans plusieurs nouveaux accords bilatéraux sur les services aériens conclus entre les États-Unis et certains pays d'Europe et de l'Asie-Pacifique. Ces dispositions étaient essentiellement fondées sur les principes de courtoisie et de réciprocité. Entre 1991 et 1993, des droits spécifiques de partage de codes pour les transporteurs des deux parties figuraient dans les accords entre les États-Unis et les principaux pays européens générateurs de trafic (Allemagne, Pays-Bas et Royaume-Uni). Toutefois, c'était là le résultat de négociations spécifiques et cela ne représentait pas un modèle systématique de traitement. Aucun État de quelque importance n'a déclaré ouvertement dans quelles circonstances le partage de codes peut ou non être utilisé. Dans le cas des États-Unis, le partage de codes est devenu un élément à examiner au cas par cas dans le cadre de relations bilatérales.

32. L'une des conséquences des approches circonstancielles évoquées, c'est qu'il existe d'importantes différences dans le traitement des droits de partage de codes. Dans le cas de l'accord de «ciel ouvert» entre les États-Unis et les Pays-Bas, l'accord commercial général et de partage de codes entre KLM et Northwest conférait aux deux compagnies aériennes une immunité au regard des poursuites antitrust, ce qui leur permettait de travailler comme une seule compagnie aérienne et sans restrictions. Au contraire, l'accord conclu entre les États-Unis et l'Allemagne[15] et l'accord conclu entre les États-Unis et l'Autriche appliquent des contingents aux vols avec partage de codes, à la fois vers les pays concernés et au-delà des pays concernés.

14 Les propos qui suivent s'inspirent largement de l'étude de l'OACI intitulée «Incidences du partage de codes des compagnies aériennes» (Circulaire 269/AT110).

15 C'était le cas au début de 1996 lorsque la signature d'un accord de «ciel ouvert» était envisagée par l'Allemagne et les États-Unis.

33. Certains pays exigent que le service visé par le partage de codes soit dans un segment du marché qui est en développement et que les itinéraires suivent une ligne raisonnablement droite.

Partage de codes avec des pays tiers

34. Un facteur qui complique le partage de codes au niveau international est la participation d'un pays tiers. En dehors des blocs régionaux à l'intérieur desquels le trafic intrarégional est libéralisé (selon l'accord de services aériens considéré), il pourrait être nécessaire pour les partenaires du partage de codes d'obtenir l'approbation de trois gouvernements distincts (ou même davantage dans le cas de vols à escales multiples). Inquiets de constater que le partage de codes pourrait menacer les limites bilatérales au contrôle de la capacité[16], certains pays ont commencé de le considérer comme un droit de trafic particulier, en cherchant des concessions bilatérales en retour.

35. Certains spécialistes croient que l'approche du «droit de quasi-trafic» risque de menacer le fonctionnement du système bilatéral de transport aérien. L'application de limites de fréquence aux services de partage de codes et aux services possibles de correspondance pourrait compromettre les pratiques intercompagnies.

36. L'OACI note que le partage de codes pourrait être un domaine «particulièrement adapté à un accord multilatéral», après qu'il aura été démontré que toutes les parties en bénéficieraient. «Le problème serait de faire en sorte que le partage de codes, qui existe aujourd'hui dans un contexte bilatéral étroit aux fins d'accroître l'accès aux marchés, ne soit pas en réalité un obstacle au développement d'un cadre multilatéral libéralisé». Aussi bien, l'OACI soutient que tout accord multilatéral du genre ne devrait pas contraindre les pratiques du partage de codes, sauf pour ce qui est de la sécurité, de la protection et de l'information des consommateurs et peut-être des questions de concurrence.

(b) Questions de concurrence

37. Le partage de codes soulève au moins deux questions de concurrence: d'une part, il peut renforcer la concurrence en générant des services additionnels ou de meilleure qualité. D'autre part, il peut conduire à une concentration du marché. Le résultat dépendra des caractéristiques des marchés desservis.

38. Le DOT des États-Unis n'approuve les accords de partage de codes que sous réserve d'un critère d'«intérêt public», critère en vertu duquel les avantages publics doivent l'emporter sur les coûts économiques associés à une perte de concurrence. La courtoisie internationale et les considérations de politique étrangère, telles que la réciprocité et l'équilibre des avantages dans une relation bilatérale concernant le transport aérien, peuvent aussi être prises en compte. Avec le développement actuel des accords de partage de codes et des alliances, on compte de plus en plus sur les autorités américaines pour qu'elles confèrent plus volontiers une immunité au regard des actions antitrust. Lorsque l'immunité n'a pas été accordée, les lois antitrust des États-Unis interdisent une intégration plus poussée des activités des compagnies aériennes. Ainsi, Delta Airlines et Swissair ont été autorisées à pratiquer le partage de codes à condition qu'elles conservent chacune leurs fonctions de commercialisation, de vente et d'établissement des prix pour les itinéraires visés par l'accord. Les deux compagnies aériennes ont été expressément obligées de se faire concurrence l'une l'autre sur les itinéraires visés par le partage de codes.

39. La Commission européenne n'examine pas en tant que tels les cas de partage de codes, mais plutôt leur incidence sur la concurrence, une matière qui relève de la compétence de l'UE selon le Traité de Rome.[17] L'objectif des dispositions du Traité relatives à la concurrence (articles 85 et 86) est d'éviter l'abus de position dominante. Il en va de même pour les cas où le partage de codes entre transporteurs de l'UE aboutirait aux accords de mise en commun qui existaient avant la libéralisation. Les autorités de l'UE surveillent d'ailleurs étroitement l'affichage des services avec partage de codes dans les systèmes informatisés de réservation.

16 Cela peut expliquer l'opposition de l'Allemagne aux services avec partage de codes fournis par Northwest Airlines dans le cadre de l'accord entre cette compagnie et KLM.

17 Néanmoins, en 1995, la Commission européenne a effectué une étude sur quatre aspects de la pratique du partage de codes, à savoir les questions de concurrence, l'affichage SIR, les aspects touchant la consommation et l'effet sur les aéroports régionaux.

III. ALLIANCES GLOBALES

A. ASPECTS ÉCONOMIQUES

40. L'avènement des «alliances globales» est l'un des grands développements commerciaux des cinq à dix dernières années. Les principales caractéristiques des cinq alliances globales actuelles sont résumées au tableau A5; l'information sur les principales compagnies aériennes «non alignées» apparaît au tableau A6 (annexe). Les chiffres du trafic des transporteurs membres d'alliances, des principaux transporteurs non alignés et des transporteurs restants sont comparés dans le tableau 3 ci-dessous.

41. Comme on le voit ci-dessous, environ la moitié du trafic est transporté par les membres de base des cinq alliances. Cette part passe à 60 et à plus de 70 pour cent si l'on ajoute les transporteurs associés. Cela ne signifie pas cependant que la majorité du trafic mondial se déroule dans un cadre libéral. D'abord, les membres des alliances opèrent parfois en vertu d'accords bilatéraux restrictifs où la désignation, la capacité, les tarifs, les fréquences et les itinéraires sont limités.[18] Deuxièmement, puisque les limitations sur les itinéraires et la propriété demeurent, les membres des alliances se connectent aux plaques tournantes les uns des autres, créant ainsi des réseaux globaux. Du point de vue économique, ce n'est guère optimal.

B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

42. Les questions réglementaires suscitées par les alliances sont dans une grande mesure semblables aux questions soulevées par le partage de codes. Les alliances de compagnies aériennes sont souvent accusées d'induire des effets anticoncurrentiels. Néanmoins, une étude récente de l'Université de l'Illinois a permis de constater que les partenaires des alliances pratiquent des tarifs en ligne qui sont environ 25 pour cent inférieurs aux tarifs pratiqués par les transporteurs hors alliances.[19] La source principale de cette réduction de tarif est l'internalisation d'externalités négatives découlant du choix non coordonné de «sous-tarifs» intercompagnies, en l'absence d'une alliance. La même étude cherche aussi la preuve d'effets anticoncurrentiels des alliances dans les marchés de transbordement. On donne à entendre qu'une alliance entre deux transporteurs auparavant en concurrence ferait monter les tarifs d'environ 5 pour cent, une marge qui est statistiquement sans signification.

43. Du point de vue réglementaire, il semble y avoir un paradoxe: les autorités de la concurrence qui examinent les alliances font en général porter leur attention sur deux membres de l'alliance à la fois (par exemple BA et AA, ou SAS et Lufthansa) et non sur l'alliance dans sa totalité (par exemple Star Alliance comprend plus de cinq compagnies aériennes). De même, les alliances globales ne sont pas mentionnées dans les accords bilatéraux. Cela est peut-être attribuable, entre autres, à l'instabilité de leur composition, par exemple Austrian passant de Qualiflyer à Star Alliance, ou Alitalia passant de Wings à Skyteam.

18 Les membres profitent souvent de restrictions bilatérales et de leur incidence sur la concurrence. Par exemple, les conditions restrictives de l'accord Bermuda II entre le Royaume-Uni et les États-Unis sont un élément essentiel de la rentabilité des itinéraires transatlantiques de BA et, dans une moindre mesure, d'American et d'United. Simultanément, ces conditions restrictives ont empêché BA et American d'obtenir des États-Unis une immunité au regard des lois antitrust, et par la suite de former une alliance plus étroite.

19 Jan K. Brueckner et W. Tom Whalen, «The Price Effects of International Airline Alliances», The Journal of Law & Economics, octobre 2000.

TABLEAU 3
Trafic, par genre de transporteurs

Genres de transporteurs	Passagers transportés (pour cent)	Passagers-kilomètres payants (pour cent)
Alliance (noyau et associés) [Alliance (noyau)]	59,1 pour cent [49,1 pour cent]	73 pour cent [57,1 pour cent]
Gros transporteurs non alignés	14,6 pour cent	13,1 pour cent
Autres transporteurs	26,3 pour cent	13,9 pour cent
Total	**100 pour cent**	**100 pour cent**

Source: Airline Business, juillet 2000.

IV. AUTRES FORMES DE COOPÉRATION

44. Les groupements spéciaux sont un terme technique, non une catégorie réglementaire, qui désigne plus de deux compagnies aériennes s'unissant dans un objet précis. Cet objet peut comprendre une coopération dans la distribution au moyen d'un SIR, une participation dans des agences de voyage en ligne et des portails de vente en ligne, ainsi qu'une coopération dans la maintenance, la réparation et la révision.[20] Un autre exemple est la tentative de huit compagnies aériennes britanniques de se porter acquéreurs de 46 pour cent de la société britannique de contrôle du trafic aérien, les National Air Traffic Services (NATS).[21] La coopération s'étend aussi aux entreprises de transport autre qu'aérien.

45. Le secteur du transport aérien, comme de nombreuses autres industries, développe des plates-formes d'achat et de vente en ligne. Certaines plates-formes s'étendent au-delà des compagnies aériennes, mais sont limitées aux ventes intrasectorielles.[22] De plus, au moins deux plates-formes spécifiques de commerce interentreprises (B2B) se consacrent à l'éventail complet des achats. Il s'agit des services de traiteurs, des services d'escale, de l'avitaillement et du ravitaillement. Ces plates-formes sont exclusives aux compagnies aériennes; l'une est rattachée à une alliance, mais n'en comprend pas tous les membres, l'autre est indépendante. Les principales caractéristiques de ces deux plates-formes sont décrites dans le tableau 4 ci-dessous.

46. Ces plates-formes B2B sont sujettes à l'examen des autorités de la concurrence sans aucune spécificité propre au transport aérien. Le premier agrément donné par la Communauté européenne a été accordé à un consortium aéronautique, myaircraft.com. De nombreux autres dossiers B2B sont en instance devant la Commission européenne, et aux États-Unis devant le Département de la justice (DOJ).

20 Voir document S/C/W/163, tableaux 3 et 7 et paragraphes 14, 24 et 82.

21 Voir document S/C/W/163/Add.2, paragraphes 87 et 88.

22 Voir document S/C/W/163, paragraphe 24, page 7.

TABLEAU 4
Principales plates-formes de commerce interentreprises (B2B)

Groupement	Aeroexchange.com	Cordiem.com (fusion de AirNewco et My Aircraft)
Membres fondateurs	Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, America West, Cathay Pacific, Fedex, Japan Airlines, Lufthansa, NorthWest Airlines, SAS, Singapore Airlines, Air New Zealand, Austrian, and KLM	British Airways, Air France, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, United Airlines
Membres additionnels	18 compagnies aériennes affiliées non spécifiées	Iberia, Swissair, UPS
Annonce	Juillet 2000	Avril 2000
Début des opérations	Octobre 2000	Février 2001
Pouvoir d'achat	15 milliards de dollars EU/année	32 milliards de dollars EU/année

Source: OACI, Le monde de l'aviation civile, 2000-2003.

ANNEXE

TABLEAU A1

Investissement transnational, coentreprises, filiales à part entière et désinvestissements dans le transport aérien commercial, 1993-1999

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	**Compagnies aériennes étrangères détenant des participations**		**Compagnies aériennes cédées**	**Compagnies aériennes cédantes/part cédée**
1993				
US Air (États-Unis)	British Airways (Royaume-Uni) 25%	Euroglobal Aviation (Royaume-Uni) et gouvernement du Tadjikistan dans Tadjikistan Airlines		
Aeroperu (Pérou)	AeroMexico (Mexique) 49%	Myanmar Airways et Highsonic Enterprise Pte. Ltd. (Singapour) dans Myanmar Airways International		
Jet Airways (Inde)	Gulf Air (multinationale arabe) Kuwait Airways (Koweït)	EBA (Italie) établie par Eurobelgian Airlines (Belgique)		
Royal Air Cambodge (Cambodge)	Singapore Airlines (Singapour 40%)			
Hajvairi airlines (Pakistan)	Aeroflot (Fédération de Russie)			
Tatra Air (Slovaquie)	Alpha Lines (Suisse)			
1994				
Business Air (Royaume-Uni)	Lufthansa (Allemagne) 38%	Gouvernements et compagnies aériennes d'Afrique du Sud, d'Ouganda et de Tanzanie dans Alliance - African Joint Air Services	Air New Zealand (Nouvelle-Zélande)	Japan Airlines (Japon) 5%
Lauda Air (Autriche)	Lufthansa (Allemagne) ajoute 13,3% aux 26,4% antérieurs	Cinq gouvernements des Caraïbes et British Airways (Royaume-Uni) dans Carib Express	Lanchile	SAS 42%
Star line (Pays-Bas)	El Al (Israël) 48%	Companhia de Servicios De Avaiaçao de Macau (Chine) gouvernement de Macao, TAP Air Portugal (Portugal) dans Air Macau	CSA (République tchèque)	Air France (France) 19,1%
Air Afrique (multinationale africaine)	DHL (États-Unis)	Myanmar Airways (Myanmar) et Mandalay Holdings (Singapour) dans Air Mandalay		
SAS (Danemark, Norvège, Suède)	British Midland (Royaume-Uni) ajoute 5,1% aux 34,9% antérieurs	Gouvernement des Maldives et Malaysia helicopter services (Malaisie) dans Air Maldives		

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	**Compagnies aériennes étrangères détenant des participations**		**Compagnies aériennes cédées**	**Compagnies aériennes cédantes/part cédée**
Air Mauritius (Maurice)	British Airways (Royaume-Uni) ajoute 0,5% aux 12,7% antérieurs	Gouvernement letton et SAS (Danemark, Norvège, Suède) dans Air Baltic		
Air Mauritius (Maurice)	Air India (Inde) ajoute 3,5% aux 8,5% antérieurs	Regional Airlines (France) et Gestair (Espagne) dans Regional Lineas Aereas		
Northwest Airlines (États-Unis)	KLM (Pays-Bas) ajoute 5% aux 20% antérieurs			
Aerolineas Argentinas (Argentine)	Iberia (Espagne) ajoute 40% aux 45% antérieurs			
1995				
Laos Aviation (Laos)	Yunnan Airlines (Chine) 60%	Lufthansa Cargo (Allemagne) 40% et Hinduja Group (Inde) 60% dans Lufthansa Cargo India	Sabena (Belgique)	Air France (France) 25%
Ansett Australia Airlines	Air New Zealand (Nouvelle-Zélande) 25%	Uganda Airlines (Ouganda) et Al-Redwan Holding Co. (Arabie saoudite)		
LIAT (multinationale des Caraïbes)	BWIA (Trinité-et-Tobago) 29%	South African Express (Afrique du Sud) et intérêts privés zambiens dans ZAMEX (Zambie)		
Ecuatoriana (Équateur)	VASP (Brésil) 50,1%	Air Malawi (Malawi) et Malaysia Airlines		
LAB (Bolivie)	VASP (Brésil) 49%			
Pluna (Uruguay)	VARIG (Brésil) 12,75%			
Sabena (Belgique)	Swissair (Suisse) 49,5%			
Austrian Airlines (Autriche)	Swissair (Suisse) ajoute 15% aux 10% antérieurs			
Jet Airways (Royaume-Uni)	KLM (Pays-Bas) 49%			
Air UK (Royaume-Uni)	KLM (Pays-Bas) ajoute 30,1% aux 14,9% antérieurs			
Europe Aero Service (France)	Andalusair (Espagne)			
Air Pacific (Fidji)	Qantas (Australie) ajoute 7,5% aux 10% antérieurs			
European Airways (Royaume-Uni)	Uzbekistan Airways (Ouzbékistan) 45%			
Albania Airways	MA Kharafi group (Koweit)			
1996				
Air Baltic (Lettonie)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) ajoute 13% aux 16% antérieurs		Continental Airlines (États-Unis)	Air Canada (Canada) 9,6%
TAT (France)	British Airways ajoute 50,1% aux 49,9% antérieurs		Aerolineas Argentinas (Argentine)	Iberia (Espagne) 25%
Air Liberté (France)	British Airways 67%			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	**Compagnies aériennes étrangères détenant des participations**		**Compagnies aériennes cédées**	**Compagnies aériennes cédantes/part cédée**
Tampa (Colombie)	Martinair (Pays-Bas)			
Ukraine International Airlines (Ukraine)	Swissair et Austrian Airlines 13,87%, par des participations communes			
Eurobelgian Airlines (Belgique)	Virgin Atlantic (90%)			
Ansett Australia (Australie)	Air New Zealand 25%			
Air Philippines (Philippines)	Japan Air System (10%)			
Community Express Airline (Royaume-Uni)	Mesa Air Group (États-Unis) 44%			
Lina Congo (Congo)	New England International (États-Unis et Suisse) 67%			
LAPSA (Paraguay)	TAM (Brésil)			
1997				
Deutsche BA (Allemagne)	British Airways ajoute 16% aux 49% antérieurs		US Air (États-Unis)	British Airways 25%
Braathens SAFE (Norvège)	KLM (Pays-Bas) 30%		Lauda Air (Autriche)	Lufthansa (Allemagne) 19,7%
Tampa (Colombie)	Martinair (Pays-Bas) ajoute 39% aux 40% antérieurs		Ladeco (Chili)	Iberia (Espagne) 38%
Cargolux (Luxembourg)	Swissair Cargo (Suisse) 25%		Aereolineas Argentinas (Argentine)	Iberia 10%
Europe Continental Airways (France)	Crossair (Suisse) 35%		Malev (Hongrie)	Alitalia (Italie) 35%
Air Littoral (France)	Lufthansa 13,2%		Northwest (États-Unis)	KLM (Pays-Bas) 19%
Aeroperu (Pérou)	Continental Airlines (États-Unis) 30%		Jet Airways (Inde)	Gulf Air (multinationale arabe) et Kuwait Airways 40%
La Costena (Nicaragua)	TACA (El Salvador) 50%		Air New Zealand (Nouvelle-Zélande)	Qantas (Australie) 19,4%
Rwanda Airlines (Rwanda)	Alliance Air (Afrique du Sud, Tanzanie, Ouganda) 49%			
1998				
Air Lanka (Sri Lanka)	Emirates (EAU) 40%			
Air Pacific (Fidji)	Qantas ajoute 28,5% aux 17,5% antérieurs			
Astro Air International (Philippines)	U Land Airlines (Taipei chinois) 40%			
Air Philippines (Philippines)	U Land Airlines 30%			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	**Compagnies aériennes étrangères détenant des participations**		**Compagnies aériennes cédées**	**Compagnies aériennes cédantes/part cédée**
China Airlines (Taipei chinois)	Singapore Airlines 10%			
Air One (Italie)	Swissair 40%			
Volare (Italie)	Swissair 34%			
Air Europe (Italie)	Swissair 45%			
Air Littoral (France)	Swissair 44%			
LTU (vols sous affrètement - Allemagne)	Swissair 49%			
Air Botnia (Finlande)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) 100%			
Iberia (Espagne)	British Airways (Royaume-Uni) et American Airlines (États-Unis) 10% dans une participation commune			
TEA (vols sous affrètement - Suisse)	EasyJet (Royaume-Uni) 44%			
Malmö Aviation (Suède)	Braathens ASA (Norvège) 25%			
ACES (Colombie)	American Airlines (États-Unis) 40%			
Aerolineas Argentinas (Argentine)	American Airlines (États-Unis) 8,5%			
Aeroperu (Pérou)	Delta Airlines (États-Unis) 35%			
COPA (Panama)	Continental Airlines (États-Unis) 49%			
Islena Airlines (Honduras)	TACA (El Salvador) 20%			
Air Aruba (Aruba)	ASERCA (Venezuela)			
1999				
Virgin Atlantic (Royaume-Uni)	Singapore Airlines (Singapour) 49%			
Air Mekong (fret - Vietnam)	Singapore Airlines (Singapour) 40%			
South African Airways (Afrique du Sud)	Swissair (Suisse) 20%			
TAP Air Portugal (Portugal)	Swissair (Suisse) 34%			
Portugalia (Portugal)	Swissair (Suisse) 42%			
AOM (France)	Swissair (Suisse)			
Sabena (Belgique)	Swissair (Suisse) ajoute 13% aux 49,5% antérieurs			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	**Compagnies aériennes étrangères détenant des participations**		**Compagnies aériennes cédées**	**Compagnies aériennes cédantes/part cédée**
LOT Polish Airlines	Swissair (Suisse) 37,6%			
Air Dolomiti (Italie)	Lufthansa (Allemagne) 26%			
Air Baltic (Lettonie)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) ajoute 5% aux 29% antérieurs			

Source: OACI, «Le monde de l'aviation civile» [série], 1993.

TABLEAU A2
Limites à la propriété étrangère (1er octobre 2000)

Pays	Limite	Notes
Argentine	49%	Dans le cas d'Aerolineas Argentinas, une participation d'Interinvest (Espagne, États-Unis, etc.) de 85 pour cent a été autorisée
Australie	49%	Il n'y a pas de limites à la propriété étrangère pour les exploitants purement nationaux. Pour les exploitants internationaux australiens, la participation d'actionnaires étrangers est limitée à 49 pour cent «sauf si cela est contraire à l'intérêt national». Qantas est régie par les dispositions de la Qantas Sale Act de 1992. La propriété étrangère globale est limitée à 49 pour cent, dont jusqu'à 35 pour cent peuvent être détenus par des compagnies aériennes étrangères, et un maximum de 25 pour cent par une seule compagnie aérienne étrangère.
Brésil	49,50%	Depuis 1997 (auparavant 20 pour cent).
Canada	25% (avec droits de vote)	Le Gouverneur en Conseil (Cabinet fédéral) est habilité à relever la limite fixée pour les actions avec droit de vote pouvant être détenues par des étrangers, limite applicable à tous les transporteurs canadiens. Les autres types de participation étrangère, notamment des actions sans droit de vote dans le capital d'un transporteur canadien, sont autorisés sous réserve du respect des dispositions de la Loi sur l'investissement au Canada et à condition que le transporteur soit placé sous le contrôle effectif d'intérêts canadiens.
Chili		Aucune restriction, mais la compagnie aérienne doit avoir son principal établissement au Chili.
Chine	35% (25% avec droits de vote)	Depuis mai 1994; le pourcentage devrait passer à 49 pour cent.
Taipei chinois	33%	Compagnies aériennes intérieures, le pourcentage de 50 pour cent s'applique au fret aérien depuis 1997.
République tchèque	49%	Au moins 51 pour cent des actions et des droits de vote sont détenus et contrôlés par des nationaux.
États membres de l'UE (15)	moins de 50%	Application du Règlement 2407/92 de l'UE (transporteur communautaire) pour les investisseurs des États non membres de l'UE, mais pas de limites aux investissements des États membres de l'UE.
Japon	33,33%	Les transporteurs japonais doivent être détenus, contrôlés et gérés à plus des deux tiers par des ressortissants japonais.
Inde	40%	40 pour cent dans les compagnies aériennes nationales privées, mais les investissements de compagnies aériennes étrangères ou d'aéroports étrangers ne sont pas autorisés depuis avril 1997.
Indonésie		Au départ 49 pour cent, pourcentage aboli par un décret présidentiel en 2000.
Kenya	49%	
Corée	moins de 50%	Le pourcentage est passé de 20 pour cent à 49,99 pour cent le 12 février 1998, à condition que le contrôle effectif reste aux mains de ressortissants coréens.
Malaisie	45%	Appliquée aux compagnies aériennes malaisiennes, changée de 30 pour cent à 45 pour cent en juillet 2000.
Mexique	25% (avec droits de vote)	Depuis 1994, autorise une limite supérieure à 25 pour cent si l'investissement est fait par l'entremise de firmes où l'investissement étranger est inférieur à 50 pour cent des actions donnant droits de vote.

Pays	Limite	Notes
Nouvelle-Zélande	49%	Depuis 1996, 25 pour cent pour une seule compagnie aérienne étrangère, et 35 pour cent pour l'ensemble des compagnies aériennes étrangères. Au moins 50 pour cent de la propriété et le contrôle effectif du conseil doivent être aux mains de ressortissants australiens et/ou néo-zélandais (compagnie aérienne SAM).
Pérou	70%	Depuis 1997
Philippines	40%	Les compagnies aériennes sont considérées comme des services publics. Tous les dirigeants et cadres supérieurs doivent être des ressortissants philippins.
Pologne		La Loi sur le transport aérien de 1962 (article 65a) requiert l'autorisation du Ministre des transports et de l'économie maritime.
Fédération de Russie		En 1997, le gouvernement russe a adopté des règles qui feraient obstacle à une participation majoritaire étrangère dans les compagnies aériennes en coparticipation.
Singapour		Il n'y a pas de limites officielles à la propriété de compagnies singapouriennes.
Suisse	40%	Après l'adhésion à la Zone d'aviation commune européenne (ZACE), mêmes règles que pour les États membres de l'UE.
Turquie	49%	Les compagnies aériennes turques doivent être constituées en Turquie et être détenues majoritairement, contrôlées et gérées par des ressortissants turcs.
Thaïlande	49%	La participation de l'État dans Thai International est passée de 70 pour cent à 51 pour cent. La limite de la participation étrangère dans Angel Air a été modifiée de 15 pour cent à 30 pour cent.
États-Unis	49% (25% avec droits de vote)	Les deux tiers du conseil d'administration doivent être composés de ressortissants, et le contrôle effectif doit être entre les mains de ressortissants. Pourrait faire l'objet d'un critère de contrôle.

Sources: OACI, IATA.

TABLEAU A3

Réglementations nationales sur la propriété et le contrôle dans un certain nombre de pays

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Australie	Il n'y a pas de limites à la propriété étrangère pour les exploitants purement nationaux. Pour les exploitants internationaux australiens, la participation d'actionnaires étrangers est limitée à 49 pour cent «sauf si cela est contraire à l'intérêt national». La propriété étrangère globale est limitée à 49 pour cent, les compagnies aériennes étrangères pouvant détenir jusqu'à 35 pour cent, sous réserve d'un maximum de 25 pour cent pour une compagnie aérienne étrangère en particulier. Qantas est régie par la Qantas Sale Act de 1992, qui renferme des dispositions plus restrictives, mais le gouvernement envisage d'aligner les exigences applicables au transporteur sur celles applicables aux autres compagnies aériennes australiennes.		
Brésil	L'article 181 du Code aéronautique brésilien (CAB) prévoit que 20 pour cent seulement des actions donnant droits de vote de compagnies aériennes brésiliennes, exploitants internationaux ou nationaux, peuvent être détenues par des intérêts étrangers, qu'il s'agisse de compagnies aériennes ou autres entreprises. Il existe une proposition visant à accroître la limite autorisée des participations étrangères – qui pourrait même aller jusqu'à autoriser des étrangers à contrôler une compagnie aérienne brésilienne. Le Ministère de l'aviation civile (MAC) délivre des licences aux fournisseurs publics de services aériens. Les compagnies aériennes brésiliennes doivent déposer chaque semestre auprès du MAC les détails concernant tous actionnaires et tous transferts d'actions effectués au cours des six mois antérieurs. L'approbation préalable de tout transfert d'action est requise: 1) lorsque la participation majoritaire ou le contrôle de l'entreprise risque d'être touché par ce transfert; 2) lorsque la vente à des étrangers d'actions donnant droits de vote est projetée; et 3) lorsqu'il y aura acquisition de plus de 10 pour cent des actions.	Le gouvernement peut en période d'urgence réquisitionner les avions immatriculés au Brésil.	Les ressources minérales et l'hydroélectricité ne peuvent être exploitées que par des Brésiliens ou des entreprises constituées au Brésil et ayant leurs sièges au Brésil.
Canada	La participation étrangère maximale dans une compagnie aérienne canadienne est actuellement limitée à 25 pour cent. Le Ministre des transports a annoncé que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada allait être modifiée de manière à supprimer la limite de 15 pour cent fixée pour les actions d'Air Canada avec droit de vote que peut détenir une personne. Après la promulgation de cette législation, tous les transporteurs au Canada seront soumis au même régime. Le contrôle d'un transporteur canadien doit demeurer aux mains «d'intérêts nationaux». Pour un service de transport intérieur, le Ministre peut dispenser le transporteur non canadien de l'obligation d'avoir la nationalité canadienne pour obtenir une licence lorsqu'il estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt général qu'une licence de transport intérieur soit délivrée à un transporteur non canadien. Le Ministre n'est pas habilité à accorder une dispense analogue aux transporteurs exploitant des services internationaux.	La Loi sur la protection civile au Canada confère au gouvernement le pouvoir légal de réquisitionner les aéronefs en cas d'urgence.	Il existe des lois générales sur l'investissement étranger. Le gouvernement applique une politique consistant à limiter les possibilités d'une mainmise étrangère sur les compagnies ferroviaires ou les télécommunications.

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Chili	Le Décret loi 2564 de 1979 (aussi appelé la «Loi Ciels ouverts») a aboli toutes les limites à la propriété d'une compagnie aérienne immatriculée au Chili. En 1989, au moment de la privatisation de LanChile, on s'est demandé si certains droits de trafic pouvaient être perdus puisque SAS avait une participation de 35 pour cent dans la compagnie. Toutefois, la loi n'a pas été modifiée. L'élément essentiel est que le Chili est le principal endroit où la compagnie aérienne gère ses affaires («sede efectiva»). Tout transporteur ayant son siège social dans le pays est traité par l'Autorité de l'aviation civile comme une compagnie aérienne chilienne.		
Chine	Les participations chinoises non continentales (ce qui comprend les intérêts de Hong Kong SAR, de Macao SAR et du Taipei chinois) dans les transporteurs chinois sont actuellement limitées à 35 pour cent des actions et à 25 pour cent des droits de vote. Le président doit être originaire de la Chine continentale. Le gouvernement envisage d'élever à 49 pour cent la limite de participation.		
Colombie	Le Code de commerce colombien prévoit que 60 pour cent du capital de toute société colombienne doivent appartenir à des Colombiens, pour un maximum de 40 pour cent entre des mains étrangères. Cependant, le Conseil d'État (une instance administrative) a jugé que le Code est inopérant puisqu'il existe une loi qui autorise la libre entrée de l'investissement étranger dans toute industrie ou secteur commercial. L'opinion de l'Aerocivil (l'Autorité colombienne de l'aviation civile) est que les accords bilatéraux signés par la Colombie l'emportent sur toute loi nationale, étant donné qu'il s'agit de traités internationaux. En pratique, la règle selon laquelle 51 pour cent du capital d'une compagnie aérienne doivent appartenir à des Colombiens est encore en vigueur. À l'heure actuelle, les grandes compagnies aériennes répondent à ces conditions (Avianca/Sam et Aces).		
Communauté européenne et Espace économique européen	L'article 4 du Règlement 24071/92 prévoit ce qui suit concernant l'autorisation des transporteurs aériens: 1. Un État membre ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si: a) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés dans cet État membre; et b) son activité principale est le transport aérien … 2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants … 3. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.		
Hong Kong, Chine	Les compagnies aériennes immatriculées à Hong Kong doivent être établies dans le territoire et y avoir leur principal établissement.		

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Inde	Les transporteurs indiens doivent appartenir à titre majoritaire à des ressortissants indiens et être contrôlés effectivement par des ressortissants indiens, mais les règles ont été récemment modifiées. S'agissant d'Air India, un partenaire stratégique «sera autorisé à prendre une participation maximale de 40 pour cent, dont 26 pour cent en capitaux étrangers, dans une compagnie aérienne autorisée». Pour Indian Airlines, jusqu'à 26 pour cent du capital peuvent être vendus à un «partenaire stratégique». Les compagnies aériennes étrangères ne seront pas autorisées à détenir des participations dans le partenaire stratégique dépassant 40 pour cent de son capital. Les règles sont en cours de modification pour les transporteurs nationaux privés afin de permettre des participations étrangères de 40 pour cent ou des participations de 100 pour cent pour les Indiens non résidents, mais les compagnies aériennes étrangères ne peuvent directement ou indirectement détenir de participations.	Le gouvernement se réserve le droit, en cas d'urgence, d'utiliser tout équipement ou installation de l'aviation civile (aéronefs, aéroports, etc.).	Les règles relatives à l'investissement étranger dans d'autres industries ont été assouplies ces dernières années, notamment par une «approbation automatique» dans certains cas. L'approbation automatique ne s'applique pas à certains secteurs, notamment les banques, l'énergie atomique, le pétrole et le charbon et le lignite. L'investissement étranger n'est pas autorisé dans l'immobilier, l'agriculture, les médias imprimés et la radiodiffusion, les services postaux ainsi que les industries du matériel de défense et industries stratégiques.
Israël	La propriété étrangère d'une compagnie aérienne israélienne est limitée à un maximum de 34 pour cent. Le président, les deux tiers des dirigeants et le principal établissement doivent se trouver en Israël. Aucune distinction n'est faite entre compagnies aériennes étrangères et compagnies étrangères autres que les compagnies aériennes. Si El Al devait être privatisée, certaines décisions nécessiteraient le consentement du titulaire de l'action préférentielle (achat d'aéronefs, etc.). De plus, les deux tiers du conseil devraient quand même être des Israéliens, et le principal établissement devrait demeurer en Israël.	Le gouvernement a le droit, en cas d'urgence nationale, de réquisitionner les appareils des compagnies aériennes du pays.	
Japon	La Loi japonaise sur le transport aérien prévoit qu'une compagnie aérienne dont la propriété et/ou le contrôle sont dévolus pour plus d'un tiers à des intérêts étrangers ne peut être immatriculée comme transporteur japonais.	Aucune disposition officielle n'autorise le gouvernement à réquisitionner des compagnies aériennes, mais il a le pouvoir de demander leur aide.	
Kenya	Le Kenya limite à 49 pour cent la propriété étrangère des compagnies aériennes immatriculées au pays. KLM détient actuellement 26 pour cent de Kenya Airways et le gouvernement du Kenya 23 pour cent, le reste appartenant à des intérêts locaux.		

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Malaisie	Les critères de propriété sont fixés par le gouvernement, par l'entremise du Ministère des finances. Les participations étrangères sont limitées à 30 pour cent pour toutes les compagnies aériennes, sauf pour Malaysia Airlines, où la limite est 45 pour cent. Cependant, la participation maximale d'une entité étrangère en particulier est limitée à 20 pour cent, et les pouvoirs publics conserveront une «action préférentielle» dans Malaysia Airlines.	Aucune loi n'habilite expressément le gouvernement à réquisitionner les avions en période d'urgence. Cependant, le gouvernement peut appliquer tout programme qu'il juge nécessaire.	Il n'existe aucune loi se rapportant au contrôle d'industries nationales spécifiques, mais la politique pour l'avenir prévisible est que les industries considérées comme «services essentiels» demeureront sous le contrôle malaisien.
Maurice	Les statuts du transporteur national limitent la propriété étrangère à un maximum de 40 pour cent du capital social émis, sans faire de distinction entre propriété par une compagnie aérienne étrangère et propriété par une compagnie non aérienne. S'agissant du contrôle, il n'existe pas de règles juridiques précises, mais les clauses usuelles des accords bilatéraux empêcheraient le contrôle étranger. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique insiste pour que toute compagnie aérienne dont elle finance les achats d'appareils soit contrôlée par le gouvernement national.		
Nouvelle-Zélande	Il n'existe pas de restriction sur la propriété étrangère des transporteurs nationaux. Les lois du pays limitent à 49 pour cent les participations étrangères dans un transporteur international néo-zélandais, une compagnie aérienne en particulier ne pouvant détenir plus de 25 pour cent du capital, et l'ensemble des participations des compagnies aériennes ne pouvant dépasser 35 pour cent.		
Pérou	La Loi n° 27.261 (Loi sur l'aéronautique civile) prévoit que le pourcentage des intérêts péruviens doit être d'au moins 51 pour cent. Cependant, certaines compagnies aériennes du Pérou pourraient aujourd'hui devoir s'ajuster afin de se conformer à cette règle.		
Philippines	Les compagnies aériennes sont considérées comme des services publics. L'article 11 de la Constitution de 1987 prévoit ce qui suit: «Aucune franchise, certificat ou autre forme d'autorisation en vue de l'exploitation d'un service public ne sera conféré, si ce n'est à des citoyens philippins ou à des sociétés ou associations organisées en vertu des lois des Philippines et dont au moins soixante pour cent du capital sont détenus par des citoyens philippins»; «la franchise, le certificat ou l'autorisation ne sera pas de caractère exclusif ni ne pourra s'étendre sur plus de cinquante ans». «La franchise ou le droit en question sera accordé sous réserve que le Congrès pourra le modifier ou l'abroger si le bien public l'exige»; «l'État encouragera le grand public à prendre des participations dans les services publics. La représentation d'investisseurs étrangers au conseil d'administration d'une entreprise de services publics devra être proportionnelle à leur part de son capital, et tous les dirigeants d'une telle société ou association devront être citoyens philippins».		

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Singapour	Il n'y a pas de limite à la propriété étrangère des actions de Singapore Airlines. Les statuts de la compagnie aérienne permettent aux dirigeants de fixer une limite maximale à la propriété étrangère d'actions de la compagnie, mais il n'y en a pas à l'heure actuelle. Aucun actionnaire ne peut à lui seul détenir plus de 5 pour cent du capital sans l'approbation des administrateurs. Il existe un mécanisme d'émission d'actions ASA en faveur du Ministère des finances pour le cas où le niveau des participations étrangères au capital risquerait de compromettre un accord de services aériens.	Le gouvernement a le droit dans certains cas de réquisitionner des aéronefs civils.	La seule industrie nationale pour laquelle est stipulé un niveau de participation et de contrôle par des Singapouriens est l'industrie des médias.
République de Corée	Les participations étrangères dans les compagnies aériennes locales sont limitées à moins de 50 pour cent, ainsi que la représentation au conseil d'administration.		
Taipei chinois	Les participations étrangères dans les compagnies aériennes sont limitées à un tiers du capital social.		
États-Unis	En vertu des lois actuelles, seuls les «transporteurs aériens» peuvent offrir des services commerciaux de transport aérien à l'intérieur des États-Unis. Un transporteur aérien doit entre autres appartenir à un «citoyen des États-Unis». Les critères sont les suivants: 1) un particulier qui est citoyen des États-Unis; 2) une société de personnes dont chacun des partenaires est un particulier citoyen des États-Unis; 3) une société par actions ou une association constituée en vertu des lois des États-Unis, ou d'un État, ou du District de Columbia, ou d'un territoire ou d'une possession des États-Unis. Au moins les deux tiers du conseil d'administration et des autres dirigeants doivent être des citoyens des États-Unis, et au moins 75 pour cent des intérêts donnant droit de vote doivent être détenus ou contrôlés par des personnes qui sont des citoyens des États-Unis. Le pourcentage maximal autorisé des intérêts étrangers donnant droit de vote est de 24,9 pour cent. Pour ce qui est de la propriété de transporteurs des États-Unis, aucune distinction n'est faite entre une compagnie aérienne étrangère et un autre type de compagnie étrangère. Le Département des transports peut effectuer une «enquête de conformité» pour savoir si un transporteur des États-Unis demeure un citoyen des États-Unis. Outre la limite de 24,9 pour cent sur les intérêts donnant droit de vote, les États-Unis appliquent une règle selon laquelle une personne qui n'est pas citoyen des États-Unis ne peut effectivement contrôler une compagnie aérienne des États-Unis. Même si une personne qui n'est pas citoyen des États-Unis structure ses participations pour qu'elles demeurent en deçà du niveau de 25 pour cent des intérêts donnant droits de vote, le DOT peut juger qu'il existe en réalité un contrôle non autorisé. Cela s'est produit aux premiers jours de la relation KLM-Northwest Airlines, lorsque le DOT a jugé que la participation majoritaire de KLM dans le holding, son représentant au conseil d'administration, et le conseil consultatif financier posaient un problème – ce qui obligea les parties à restructurer l'entente. Des décisions ultérieures du DOT ont assoupli le critère de contrôle afin de permettre à des personnes qui ne sont pas citoyens des États-Unis de détenir des participations globales totales jusqu'à concurrence de 49 pour cent. Le plafond des intérêts donnant droits de vote subsiste.	Dans le programme américain Civilian Reserve Air Fleet (CRAF), les transporteurs américains s'engagent volontairement à fournir un nombre préétabli d'aéronefs et d'équipages au Département américain de la défense en période d'urgence.	Il n'existe aucune règle officielle obligeant certaines industries à être détenues et contrôlées par des nationaux, mais certaines dispositions en matière de sécurité nationale empêchent les intérêts étrangers d'avoir accès à des renseignements «sensibles».

Source: IATA.

TABLEAU A4 (a)

Accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000

Note: Les accords indiqués en caractères gras sont soit parties d'alliances globales, soit des alliances approuvées par la Commission australienne du consommateur et de la concurrence, la Commission européenne et/ou le Département des transports des États-Unis.

Aer Lingus-American Airlines (C, N)	Alitalia-Japan Airlines (C, N)	British Airways-Deutsche BA (C)	Finnair-TAP Air Portugal (C, N)
Aeroflot-AeroSvit Airlines (C, N)	**Alitalia-KLM (T)**	**British Airways-Finnair (C)**	Garuda-Malaysian Airlines (C)
Aeroflot-Air France (M)	Alitalia-Korean Air (C)	British Airways-GB Airways (F)	Gulf Air-Philippine Airlines (C, N)
Aeroflot-Air India (M)	Alitalia-Meridiana (C, N)	**British Airways-Iberia (C)**	Gulfstream-Northwest Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Kazakhstan (C, N)	**Alitalia-Northwest (C*, N)**	**British Airways-LanChile (C, N)**	Gulfstream-Trans World Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Ukraine (C, N)	Alitalia-Palestinan Airlines (C, N)	British Airways-National Jets Italia (F, N)	Hawaiian Airlines-Northwest Airlines (C)
Aeroflot-Armenian Airlines (C)	Alitalia-Varig (C, N)	**British Airways-Qantas (C)**	Iberia-Air France (C, N)
Aeroflot-Georgian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Asiana (C, N)	British Airways-Zambian Air Services (F, N)	**Iberia-LanChile (C, N)**
Aeroflot-Moldavian Airlines (C, N)	**All Nippon Airways-Austrian Airlines (C)**	**British Midland-United Airlines (C)**	**Icelandair-SAS (C)**
Aerolineas Argentinas-Alitalia (C, N)	All Nippon Airways-Emirates (M)	BWIA West Indies Airways-LIAT (M)	Japan Air System-Japan Airlines (M)
Aerolineas Argentinas-American Airlines (C*)	All Nippon Airways-Japan Air System (M)	BWIA West Indies Airways-United Airlines (C, N)	Japan Air System-KLM (C)
Aerolineas Argentinas-TAM (C, N)	**All Nippon Airways-Thai Airways International (C)**	**Canadian Airlines-Cathay Pacific (T)**	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Air France (C)	All Nippon Airways-Trans World Airlines (CG, N)	Canadian Airlines-Japan Airlines (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Delta Air Lines (C)	All Nippon Airways-Virgin Atlantic Airways (C, N)	Canadian Airlines-LanChile (T)	Japan Airlines-Northwest Airlines (CG, N)
Air Afrique-Air France (C)	Alpi Eagles-Olympic Airways (C, N)	**Canadian Airlines-Qantas (T)**	Japan Airlines-Singapore Airlines (CG)
Air ALM-City Bird (M, N)	America West-Trans World Airlines (C, N)	Cathay Pacific-Malaysian Airlines (C, N)	Japan Airlines-Vietnam Airlines (C)
Air ALM-KLM (T)	**American Airlines-Canadian Airlines (T)**	Cathay Pacific-Qantas New Zealand (C, N)	KLM-Lituanian Airlines (C, N)
Air ALM-Surinam Airways (T)	**American Airlines-Cathay Pacific (C)**	Cathay Pacific-Turkish Airlines (C, N)	KLM-Malaysian Airlines (C)
Air ALM-Winair (M)	American Airlines-China Eastern Airlines (C)	China Airlines-Vietnam Airlines (C)	KLM-Regional Airlines (T)

Air Canada-Air New Zealand (C)	American Airlines-EVA Airways (C)	China Eastern Airlines-Qantas (C, N)	Kuwait Airways-Philippine Airlines (C*)
Air Canada-Canadian Airlines (C, N)	American Airlines-Japan Airlines (C)	China Southern Airlines-Japan Air System (C, N)	Kuwait Airways-Trans World Airlines (C*)
Air Canada-Delta Air Lines (C)	American Airlines-Ozark Airlines (M)	China Southern Airlines-Vietnam Airlines (C, N)	LAM-TAP Air Portugal (C, N)
Air Canada-Singapore Airlines (C*)	**American Airlines-Qantas (C)**	Cirrus Airlines-Lufthansa (F, N)	LTU-Sabena (C, N)
Air Caraibes-LIAT-Winair (C, N)	**American Airlines-Sabena-Swissair (C)**	City Bird-Lignes Aériennes Congolaises (T)	Lufthansa-Deutsche Bahn (I, N)
Air China-Lufthansa (C, N)	**American Airlines-Swissair (C)**	City Bird-Sabena (T)	Lufthansa-Philippine Airlines (CG*, N)
Air China-Northwest Airlines (C)	**American Airlines-TACA (C)**	CommutAir-US Airways (T)	**Lufthansa-SAS-Singapore Airlines (CG*)**
Air Europa-Alitalia (C, N)	American Airlines-TAP Air Portugal (C, N)	Continental Airlines-CommutAir (F, N)	**Lufthansa-Thai Airways International (C)**
Air Europa-Trans World Airlines (C, N)	American Airlines-Thalys (I, N)	Continental Airlines-Emirates (C, N)	**Lufthansa-Varig (CG)**
Air France-Comair (C)	American Airlines-Turkish Airlines (C*, N)	**Continental Airlines-Northwest Airlines (C)**	Malaysian Airlines-Middle East Airlines (C, N)
Air France-Delta Air Lines (C)	American Airlines-US Airways (T)	**CSA Czech Airlines-Delta Air Lines (C, N)**	**Malaysian Airlines-Northwest Airlines (C)**
Air France-Japan Airlines (C)	American Eagle-Northwest Airlines (C)	Delta Air Lines-Trans States Airlines (T)	Malaysian Airlines-Philippine Airlines (C*)
Air France-Korean Air (M)	American Eagle-Trans World Airlines (C, N)	Delta Air Lines-ACES (C, N)	Malaysian Airlines-Swissair (C)
Air France-TACA (C, N)	Angel Air-China Northern Airlines (M, N)	Delta Air Lines-Aerolitoral (C, N)	Mesa Airlines-Midwest Express (C)
Air France-Thalys (I)	Aserca-Avensa (T)	Delta Air Lines-El Al (C, N)	Mesa Airlines-US Airways (F)
Air India-Emirates (C, N)	Asiana-Cargolux (CG, N)	Delta Air Lines-Malev (T)	**Mexicana-United Airlines (C)**
Air India-Malaysian Airlines (C)	Asiana-China Southern Airlines (C)	Delta Air Lines-Royal Air Maroc (C, N)	National Airlines-Virgin Atlantic Airways (M, N)
Air India-Virgin Atlantic Airways (C*, N)	Asiana-Turkish Airlines (C, N)	**Delta Air Lines-Sabena-Swissair (T*)**	Nationwide Air-Virgin Atlantic Airways (F, N)
Air Jamaica-Cubana (C, N)	Asiana-Uzbekistan Airways (C, N)	Delta Air Lines-South African Airways (C)	Nigeria Airways-South African Airways (C, N)
Air Jamaica-Delta Air Lines (C)	Atlantic Coast Airlines-United Airlines (F)	Delta Air Lines-Tunisair (C, N)	Qantas-Qantas New Zealand (F, N)
Air Kazakhstan-Transaero (C, N)	Atlantic Coast Jet-Delta Air Lines (F, N)	Deutesche BA-Iberia (C*)	Qantas-South African Airways (C)
Air Littoral-Finnair (C, N)	**Austrian Airlines-Delta Air Lines (T*)**	Ecuatoriana-LanChile (C, N)	Roraima Airways-Rutaca Airlinres (C, N)
Air Malta-Trans World Airlines (C, N)	Austrian Airlines-El Al (C, N)	Egyptair-Middle East Airlines-Royal Air Maroc-	Royal Air Maroc-Tunisair (C, N)
Air Moldova International-Transaero (C, N)	**Austrian Airlines-United Airlines (C, N)**	Royal Jordanian-Saudi Arabian Airlines (M, N)	Sabena-Ukraine International Airlines (C)
Air Namibia-Deutsche BA (C, N)	Aviaekspresskruiz-Chelyabinsk Airlines-	Egyptair-Philippine Airlines (C*)	SATA International-TAP Air Portugal (C)
Air Namibia-Uganda Airlines (T)	Demodedovo Airlines-Kras Air (M, N)	El Al-Swissair (C, N)	SNCF-United Airlines (I)

Air New Zealand-Canadian Airlines (C, N, T)	Avianca-Mexicana (C, N)	El Al-Thai Airways International (C*, N)	Swissair-Thai Airways International (C, N)
Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM-Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)	**British Airways-Canadian Airlines (T)**	**Finnair-Iberia (C)**	Trans States Airlines-Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)	**British Airways-Cathay Pacific (C)**	**Finnair-Qantas (C)**	

C Désigne des accords de partage de codes ou accords opérationnels
CG Désigne des accords de fret
F Désigne des accords de franchise
I Désigne des accords intermodaux
M Désigne des accords ne faisant pas intervenir un partage de codes
N Désigne un nouveau partenariat formé en 2000
T Désigne des accords qui ont été résiliés en 2000
* Désigne des accords qui ont été signés les années antérieures, mais qui sont entrés en vigueur en 2000

TABLEAU A4 (b)

Tabulation sommaire des accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000

	Conclus en 1999, mais entrés en vigueur en 2000	Nouvellement conclus en 2000	Modifiés en 2000	Résiliés en 2000
Accords de partage des codes	12	75	55	Non connu
Accords de fret	2	4	2	n.c.
Accords de franchise	0	7	3	n.c.
Accords intermodaux	0	2	2	n.c.
Autres accords ne faisant pas intervenir un partage de codes	0	6	9	n.c.
Total	**14**	**94**	**71**	**22**

TABLEAU A5
Principales caractéristiques des cinq alliances globales

Alliances	Star	Oneworld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Date de fondation	Mai 1997	Février 1999	Juin 2000	Mars 1998	Pas de date comme tel. Approbation réglementaire de la coopération KLM/ Northwest en janvier 1993
Membres fondateurs	Air Canada United Airlines Lufthansa Thai Airways SAS	American Airlines British Airways Cathay Pacific Quantas	Air France AeroMexico Delta Airlines Korean Air	Swissair Austrian (partie en octobre 1999 pour se joindre à Star) AOM Crossair Sabena Turkish Airlines	KLM Northwest
Membres additionnels	Air New Zealand (mars 1999) All Nippon Airways (octobre 1999) Ansett Australia (mars 1999) Austrian Airlines (mars 2000) British Midland (juillet 2000) Lauda Air (mars 2000) Mexicana (juillet 2000) Singapore Airlines (avril 2000) Tyrolean (mars 2000) Varig (octobre 1997)	Finnair (septembre 1999) Iberia (septembre 1999) Aer Lingus (juin 2000) LanChile (juin 2000)	CSA (mars 2001) et pour la future Aeroflot (2003)	Air Europe (avril 1999) Air Littoral (mai 2000) LOT (janvier 2000) Portugalia (janvier 2000) Volare (janvier 2000) Air Liberté (septembre 2000)	Alitalia (s'est retirée)
Nombre d'avions	2 711	1 975	1 283	496	824
Avions commandés	391	360	330	135	108
Nombre d'employés	296 122	251 965	137 030	58 298	82 735
Principales plaques tournantes	Europe: Copenhague, Francfort, Londres-Heathrow, Paris-CDG, Stockholm, Vienne Amérique: Buenos Aires, Chicago, Los Angeles, Montréal, Rio de Janeiro, Sao Paulo Asie: Bangkok, Hong Kong, Singapour, Tokyo Océanie: Auckland, Sydney	Europe: Dublin, Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Helsinki, Madrid, Manchester Amérique: Chicago, Dallas, New York-JFK, Santiago de Chile Asie: Hong Kong Océanie: Sydney	Europe: Paris-CDG, Paris-Orly Amérique: Atlanta, Cincinnati, Salt Lake City, Mexico City Asie: Séoul	Europe: Bruxelles, Bâle, Istanbul, Lisbonne, Milan Malpensa, Nice, Paris-Orly, Varsovie, Zürich	Europe: Amsterdam Amérique: Détroit, Minneapolis

Alliances	Star	Oneworld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Genres de coopération concernés:					
Partage de codes	Réseau étendu d'accords bilatéraux de partage de codes rattachant les divers membres les uns aux autres	Partage de codes (sauf jusqu'à maintenant entre American Airlines et British Airways sur le marché transatlantique, en raison de l'absence d'une immunité antitrust de la part du DOT des États-Unis, et d'une exemption individuelle par la Commission européenne)			
Tarifs communs	Tarifs «Round the world» pour les voyageurs planétaires	Tarifs «Oneworld explorer»			
Salons	Accès à 500 salons communs	Accès réciproque aux salons aéroportuaires	Accès réciproque aux salons aéroportuaires		
Programmes de fidélisation	Programmes réciproques de fidélisation	Rattachement des programmes de fidélisation	Programmes réciproques de fidélisation		Oui
Enregistrement	Enregistrement de point à point	Transferts ordonnés de passagers entre transporteurs	Transferts ordonnés de passagers entre transporteurs, procédures normalisées		
Liens avec apport de capital	Divers liens avec apport de capital	Divers liens avec apport de capital		Divers liens avec apport de capital	Dissoute
Opérations aéroportuaires	Opérations aéroportuaires simplifiées			Services d'escale manutention des bagages	
Coopération dans le fret	Oui		Oui	Oui	
Achats conjoints	Oui				Oui
Commercialisation	Publicité et promotion				Oui
Autres				Centres d'appel communs, TI, ventes, formation, maintenance	

Alliances	Star	Oneworld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Destinations desservies	760[a]	559	230	329	400
Pays desservis	112[b]	134	85	68	75
Passagers-kilomètres payants (PKP) 1999 (en milliards)	593,9 + 254,7 pour les transporteurs associés (TA)[c]	456,5 + 12 TA[d]	264,6 + 53,1 TA[e]	100,7 + 16,0 TA[f]	177,4 + 107,7 TA[g]
Pourcentage mondial[h] des PKP 1999	21,3% + 4,4% TA	16,4% + 0,4% TA	9,5% + 1,9% TA	3,6% + 0,6% TA	6,4% + 3,9% TA
Passagers transportés (en millions)	292,7 + 73,3 TA	199,3 + 4,5 TA	151,2 + 28,3 TA	52,3 + 5,2 TA	71,6 + 55,9 TA
Pourcentage mondial[i] de passagers transportés 1999	18,8% + 4,7% TA	12,8% + 0,3% TA	9,7% + 1,8% TA	3,4% + 0,3% TA	4,6% + 3,6% TA
Ventes du groupe (en milliards de dollars)[j]	69,6 + 12,6 TA	50,0 + 1,0 TA	26,1 + 4,0 TA	16,2 + 1,3 TA	16,8 + 9,9 TA

a Ne comprend pas encore Austrian, Canadien, Mexicana et Singapore.

b *Idem.*

c Airline Business International définit ainsi les transporteurs associés: «ceux qui ont des liens avec apport de capital ou des ententes globales de commercialisation avec au moins un grand partenaire, mais qui ne sont pas étroitement rattachés à d'autres groupements d'alliances». Dans le cas de STAR: US Airways, Canadien, Virgin Atlantic et Spanair.

d Aerolineas Argentinas, via des liens avec Iberia et American Airlines.

e En 1999, Korean Airlines, Aeroflot.

f South African Airways.

g Continental, Transavia, Braathens, Kenya Airways.

h Pourcentages mondiaux fondés sur les statistiques de l'OACI pour le trafic régulier total (intérieur + national) en 1999, c'est-à-dire 2 788 milliards de PKP.

i Pourcentages mondiaux fondés sur les statistiques de l'OACI pour le trafic régulier total (intérieur + national) en 1999, c'est-à-dire 1,560 milliard de passagers transportés.

j Recettes du groupe y compris activités non rattachées aux vols.

Sources: http://airlinealliance.tripod.com et Airline Business, juillet 2000, pour les cinq dernières lignes du tableau

TABLEAU A6
Principaux groupes non alignés

Principaux «transporteurs non alignés»	PKP, en milliards	Pourcentage mondial %	Passagers, en millions	Pourcentage mondial %	Ventes du groupe, en milliards de dollars EU
Japan Airlines	84,1	3,0	35,5	2,3	14,4
Southwest Airlines	58,7	2,1	57,5	3,7	4,7
TWA	41,9	1,5	25,8	1,7	3,3
Alitalia	36,9	1,3	24,2	1,5	5,2
Malaysia Airlines	35,0	1,3	16,0	1,0	2,1
America West	28,5	1,0	18,7	1,2	2,2
China Airlines	22,2	0,8	1,9	0,5	1,9
Saudi Arabian Airlines	19,6	0,7	12,3	0,8	-
Alaska Airlines	18,9	0,7	13,6	0,9	2,1
China Southern	18,7	0,7	15,0	1,0	1,6
Total	**364,5**	**13,1**	**226,5**	**14,6**	**37,5**

Source: Airline Business, juillet 2000.

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

SIXIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle concerne l'attribution des créneaux (voir le document S/C/W/163/Add.2, paragraphe 153).

1. Introduction

1. La présente section définit l'expression attribution de créneaux et discute du cadre multilatéral de l'Association du transport aérien international (IATA), de l'accès aux marchés internationaux et du cadre réglementaire général de l'Union européenne (UE) et des États-Unis.[1]

2. Les termes «attribution de créneaux» et «créneaux» s'appliquent uniquement aux aéroports où les autorités aéroportuaires coordonnent les décollages, les atterrissages et le stationnement. Le cas échéant, un régime réglementaire est établi pour attribuer les heures d'arrivée et de départ, et les portes d'embarquement, aux divers transporteurs. Il n'y a pas de créneaux dans les aéroports sans service de contrôle.

3. L'attribution des créneaux fait partie intégrante des opérations commerciales du transporteur aérien et la disponibilité de créneaux influe sur le degré d'accès au marché. Traditionnellement, l'IATA[2] a coordonné l'attribution des créneaux à l'échelle internationale. Deux fois par année (en juin et en novembre) l'IATA organise des Conférences de coordination des horaires pour planifier la saison suivante. Les horaires sont ensuite rendus publics. Toutes les compagnies aériennes internationales, qu'elles exploitent des vols réguliers, à bas coût, d'affrètement, de fret ou une combinaison de ces vols, dont l'État dont elles possèdent la nationalité est admissible au titre de membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) peuvent participer aux conférences. Les compagnies aériennes doivent être désignées au titre de transporteurs aériens internationaux par leur État d'attache.

4. Durant la période à l'étude (1993-2000), le mécanisme d'attribution de créneaux internationaux est demeuré le même malgré l'augmentation du trafic et l'évolution des réglementations nationales (principalement dans l'UE et aux États-Unis). En raison de l'augmentation constante du trafic, la capacité a dépassé la demande dans la plupart des aéroports-pivots internationaux et, par voie de conséquence, a suscité des discussions à savoir comment il conviendrait d'améliorer l'accès aux aéroports sans sacrifier les normes de sécurité. Les autorités aéroportuaires ont de ce fait été confrontées à un dilemme. D'une part, les compagnies aériennes demandent de plus en plus de capacité supplémentaire (davantage de créneaux) et, d'autre part, les résidents locaux exhortent les autorités à limiter cette capacité pour des motifs environnementaux (limitation du bruit et de la pollution atmosphérique).

2. Définition d'un créneau

5. L'OACI et l'IATA définissent le terme créneau pratiquement de la même manière. La présente étude applique la définition plus détaillée de l'IATA, qui est la suivante: «l'heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport». Il ne faut pas confondre les expressions créneau d'aéroport et créneau de contrôle de la circulation aérienne (ATC). Cette dernière expression se rapporte à l'heure à laquelle l'autorité ATC compétente autorise un aéronef à atterrir ou à décoller pour faire le meilleur usage possible de la capacité disponible aux points en route ou à l'aéroport de destination, en étalant le trafic aérien.[3]

6. Pour les transporteurs aériens, les créneaux sont importants non seulement pour des raisons d'exploitation (par exemple, pour l'emploi du temps des aéronefs, des équipages et des portes d'embarquement), mais aussi pour des raisons commerciales (par exemple, correspondance des heures de départ et d'arrivée entre deux points géographiques disparates). La disponibilité de créneaux à un aéroport peut être fonction de diverses contraintes physiques telles que les limites de capacité des pistes, des aérogares, des portes d'embarquement et des installations de contrôle de la circulation aérienne. Ainsi, lorsqu'un aéroport devient saturé et que la demande de créneaux dépasse l'offre, il faut recourir à une certaine forme de mécanisme de rationnement ou d'attribution de créneaux (à savoir une formule de répartition des créneaux entre les usagers). Normalement, l'attribution des créneaux s'effectue entre les compagnies aériennes qui desservent un même aéroport et fait intervenir des consultations avec les autorités aéroportuaires. Comme un changement de créneaux à un aéroport peut avoir des incidences importantes sur un vol quant à l'obtention de créneaux correspondants à d'autres aéroports, une coordination

1 Voir aussi les documents S/C/W/59, paragraphes 120-125, et S/C/W/129, paragraphe 8.

2 Voir «IATA Scheduling Procedures Guide», vingt-deuxième édition, août 1997 et vingt-quatrième édition, 1998.

3 «Si le créneau d'aéroport est un élément essentiel d'organisation des services commerciaux dans les aéroports dotés d'un régime d'attribution de créneaux, il fait également partie d'un ensemble varié de services et d'installations fournis par des entités différentes, comme les portes d'embarquement, le contrôle de la circulation aérienne, les services d'escale, l'acheminement des passagers et du fret - qui exigent tous une coordination et une coopération étroites entre les autorités nationales, les aéroports et les compagnies aériennes. Certains systèmes d'attribution de créneaux prévoient des procédures différentes selon le type d'usagers. On peut parler de créneaux pour transporteurs de troisième niveau, pour transporteurs aériens, pour nouveaux entrants (dans une paire de villes) et de créneaux pour l'aviation générale, pour les vols militaires, les vols intérieurs ou les vols internationaux.» ANSConf-WP/11, 28/03/00.

d'une plus vaste portée est souvent nécessaire. Cette coordination plus vaste a principalement été réalisée dans le cadre des Conférences IATA de coordination des horaires, organisées à l'échelle multilatérale.

3. Système des Conférences IATA de coordination multilatérale des horaires[4]

7. Le mécanisme que les compagnies aériennes utilisent le plus souvent pour la coordination des horaires et l'attribution des créneaux est celui des Conférences IATA de coordination des horaires des compagnies aériennes.[5] Ces conférences se tiennent deux fois par an, environ quatre mois avant le début de chaque saison d'établissement d'horaires (l'une va d'avril à octobre et l'autre de novembre à mars). Toute compagnie aérienne ayant son siège dans un État admissible à devenir membre de l'OACI peut y participer. Un important élément de ce système se rapporte à la notion de «précédent historique» ou de «droits acquis». Il s'agit là du droit d'un transporteur de conserver les créneaux qu'il détenait et qu'il a utilisés au cours de la saison précédente équivalente. Les changements d'horaire, y compris ceux que nécessitent de nouveaux vols ou services, sont surtout apportés dans le cadre de modifications ou d'échanges volontaires de créneaux entre les compagnies aériennes en cause. Le fait que la Conférence regroupe des participants du monde entier offre une occasion unique de faire droit à tous les rajustements nécessaires des horaires à tous les aéroports concernés, à condition que des créneaux soient disponibles. Certains observateurs estiment toutefois qu'un système fondé sur les «droits acquis» peut avoir pour conséquence que des compagnies aériennes nouvelles et des services nouveaux risquent fort de ne pas recevoir satisfaction à certains aéroports particulièrement encombrés.

8. Les forts niveaux d'encombrement dans beaucoup d'aéroports internationaux surviennent à différents moments de la journée quant à la capacité (des pistes et des portes d'embarquement). Un organe de coordination est donc nécessaire pour arriver à une circulation fluide et sûre du trafic. Il est souvent difficile de définir le juste équilibre entre les diverses compagnies aériennes qui se livrent concurrence pour obtenir les mêmes créneaux horaires et cette recherche de l'équilibre soulève des questions quant aux limites du cadre actuel.

9. Le mécanisme IATA est généralement suivi par les États. Cependant, dans certains États où le problème de la pénurie de capacité aéroportuaire est plus grave, les instances réglementaires ont jugé nécessaire d'appliquer certaines mesures supplémentaires pour limiter ou rationner l'accès aux aéroports. Dans certains cas, les compagnies aériennes qui ne desservent pas déjà l'aéroport saturé ne sont pas autorisées à commencer à le desservir, et certains aspects de l'exploitation (par exemple, vols non réguliers, aéronefs de l'aviation générale, services de transport exclusif de fret) ne sont pas admis ou sont sérieusement limités. Dans d'autres cas, des services internationaux assortis de droits accordés aux termes d'un accord bilatéral de services aériens (ASA) obtiennent des créneaux en priorité par rapport aux vols nationaux. La pénurie à certains aéroports est parfois allégée lorsque des créneaux sont disponibles à d'autres aéroports qui desservent la même ville. Dans certains cas particulièrement difficiles, des négociations ou accords entre gouvernements sont nécessaires pour résoudre des problèmes d'attribution de créneaux spécifiques. La plupart des États appliquent des règles d'attribution convenues à l'échelle internationale. Dans l'UE, les États membres appliquent un code de conduite qui reprend, pour l'essentiel, le mécanisme de l'IATA, assorti de contraintes additionnelles. Par exemple, des compagnies nouvelles venues (nouveaux arrivants) ont la priorité dans l'attribution de 50 pour cent des créneaux qui deviennent disponibles.

10. Les compagnies aériennes considèrent le recours à un mécanisme multilatéral pour coordonner l'attribution des créneaux comme avantageux puisque l'existence d'un seul organe de coordination, qui facilite l'établissement des horaires à l'échelle internationale, fait que tous les États et les transporteurs aériens sont représentés en un seul endroit au même moment. Il s'agit là d'une méthode particulièrement efficiente étant donné qu'un changement dans un pays peut avoir des répercussions sur l'établissement des horaires dans d'autres.

11. L'IATA a d'abord lancé son initiative de coordination des horaires dans le but de faciliter les connexions interlignes et les arrangements de manutention, et cet objectif demeure toujours important aujourd'hui. Cependant, la saturation croissante de certains aéroports internationaux clés exige un moyen efficient d'attribution des créneaux de décollage et d'atter-

4 Pour cette section, les sources sont les suivantes: IATA, «Scheduling Procedures Guide», vingt-deuxième édition, août 1997 et vingt-quatrième édition, 1998; OCDE, «Competition Policy and International Airport Services», DAFFE/CLP(98)3, 14 mai 1998; OACI, «Manuel de la réglementation du transport aérien international», 1996, document 9626; OACI, «Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne», (Montréal, 19-28 juin 2000), document ANSConf-WP/11, 28/03/00, point 4; OACI, «Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux», document ANSConf-WP/11, Appendice B.

5 La structure de la Conférence est illustrée dans le document S/C/W/163/Add.3, graphique 2, paragraphe 102.

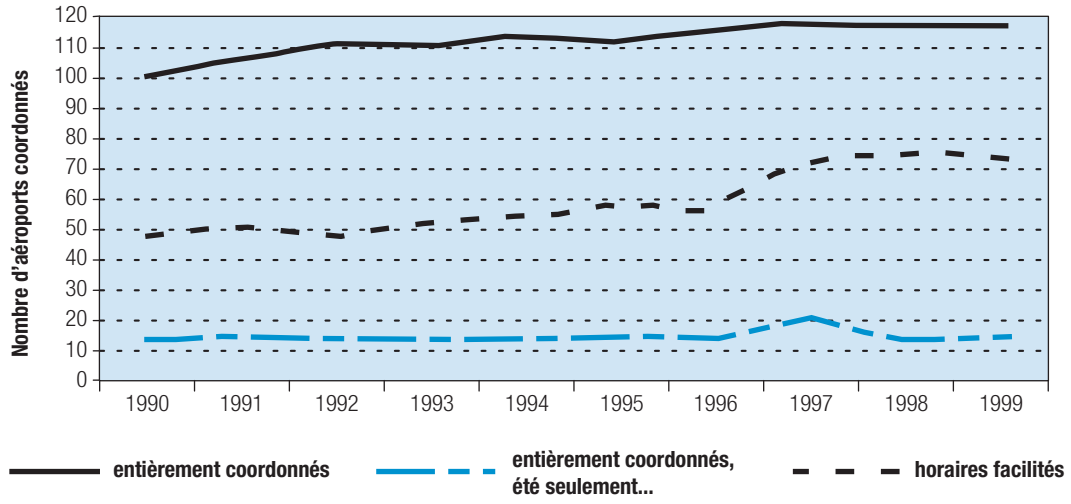
rissage. Le cas est particulièrement vrai aux grands aéroports-pivots. Les participants aux Conférences de coordination des horaires œuvrent en concertation pour veiller à ce que les compagnies aériennes puissent planifier leurs mouvements internationaux de la saison suivante. Ces conférences visent à constituer une assemblée «qui sert à parvenir à un consensus sur les aménagements qu'il convient d'apporter aux horaires pour les adapter aux limites de capacité disponibles et éviter les retards excessifs dans les services, optimiser les correspondances intercompagnies (interlignes) et permettre la coordination des horaires dans les cas de traitement interligne».[6]

12. Depuis dix ans, le nombre d'aéroports coordonnés dans le système des Conférences IATA a augmenté. Le graphique 1 ci-dessous indique le profil de cette croissance. La croissance du trafic aux aéroports entièrement coordonnés a été de l'ordre de 18 pour cent. L'augmentation durant la saison d'été a été négligeable et le taux de croissance dans les aéroports dont les horaires sont facilités a été d'environ 63 pour cent. Selon l'OACI, les données du graphique exagèrent peut-être l'ampleur de la pénurie de capacité des aéroports entièrement coordonnés, parce que le total des mouvements annuels d'aéronefs est faible à certains d'entre eux. De plus, des problèmes d'accès peuvent survenir même lorsque des créneaux sont disponibles, puisque des vols peuvent être soumis à des couvre-feux ou à d'autres restrictions à d'autres aéroports et ne pouvoir ainsi utiliser les créneaux que dans un certain bloc horaire ou «fenêtre».

6 IATA, «Scheduling Procedures Guide», 1998.

GRAPHIQUE 1

Aéroports coordonnés dans le cadre des procédures de coordination des horaires, par degré de coordination



Source: ANSConf-WP/11, page 7.

13. Le graphique 2 ci-dessous montre que le nombre le plus élevé d'aéroports entièrement coordonnés se situe en Europe. Les règles communes de 1993 de l'Union européenne sur l'attribution des créneaux ont conduit à la désignation dans cette catégorie par les administrations nationales d'un grand nombre d'aéroports supplémentaires qui sont donc inclus également dans le système IATA. Au cours de la deuxième moitié de cette période, le nombre de ces aéroports a aussi augmenté dans d'autres parties du monde, surtout dans la région Asie/Pacifique, ce qui reflète une croissance vigoureuse du trafic aérien dans cette région.

4. Accès aux marchés internationaux

14. Il est aussi possible d'obtenir l'accès à un aéroport international au moyen du partage de codes ou d'une participation à une alliance mondiale. Ces moyens permettent aux compagnies aériennes d'entrer sur de nouveaux marchés sans véritablement exploiter les vols ou acquérir des créneaux. Cependant, selon certains, la situation défavorise les nouveaux venus et les compagnies aériennes qui n'établissent pas d'alliances ou n'ont pas de partenaires stratégiques avec qui partager des codes.

15. Étant donné que la situation dans laquelle se trouve chaque aéroport encombré (saturé) tend à lui être particulière, la Conférence IATA de coordination des horaires aborde le problème de diverses manières. En plus du principe des «droits acquis», une règle «utiliser sous peine de perdre», selon laquelle un transporteur aérien doit utiliser son créneau un certain nombre de fois, sinon il le perd, est appliquée. Un troisième moyen consiste à permettre aux transporteurs aériens d'échanger des créneaux, un contre un. D'autres moyens possibles comprennent l'achat, la vente ou la mise aux enchères des créneaux, ou des combinaisons de ces moyens.[7]

16. Bien que l'attribution des créneaux constitue un mécanisme de rationnement d'une ressource rare, il existe évidemment des solutions de rechange. Ces dernières comprennent, notamment: construction de nouveaux aéroports, agrandissement des aéroports existants, amélioration de l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne. Il s'agit cependant là de solutions à long terme qui peuvent exiger beaucoup de temps et de ressources. Une autre option consiste à utiliser davantage les aéroports de dégagement, comme Stansted ou Gatwick (plutôt que Heathrow, à Londres).

5. Union européenne[8]

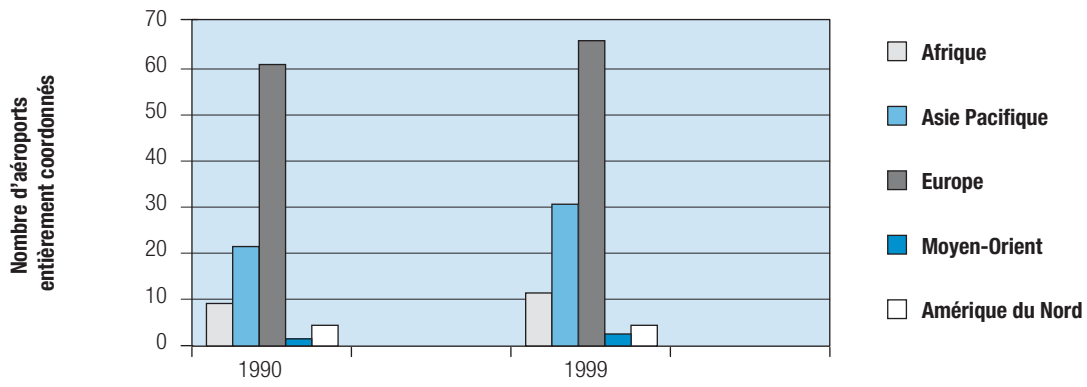
17. Le recours de l'UE à des coordonnateurs de créneaux en vue de régler les problèmes de congestion de beaucoup de ses aéroports est un exemple de structure de réglementation qui applique de nombreuses caractéristiques du système des Conférences IATA. Cependant, le système IATA revêt un caractère volontaire, tandis

7 Manuel de la réglementation du transport aérien international de l'OACI (document 9626, page 4.3-10).

8 Pour cette section, les sources sont les suivantes: Coopers & Lybrand, «The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports: Final Report», 17 octobre 1995; «Slot Allocation – A Review of the European Situation», Aviation Economics, 27 novembre 2000; PricewaterhouseCoopers, «Study of Certain Aspects of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports», rapport final, Commission européenne, 20 mai 2000; Congrès des États-Unis, «Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century», Public Law 106-181, 5 avril 2000.

GRAPHIQUE 2

Aéroports coordonnés dans le cadre des procédures de coordination des horaires, par région



Source: ANSConf-WP/11, page 8.

que les règles de l'UE sont obligatoires aux aéroports désignés comme étant des aéroports coordonnés.

18. Le Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, a été adopté le 18 janvier 1993. Ses objectifs fondamentaux sont les suivants: «faciliter la concurrence et encourager l'entrée sur le marché aérien de la Communauté, faire en sorte que l'attribution de créneaux horaires dans les aéroports saturés soit fondée sur des règles neutres, transparentes et non discriminatoires, et, bien qu'implicitement, de favoriser une utilisation efficace de la capacité des aéroports par l'intermédiaire du meilleur usage possible des créneaux disponibles».

19. Le Règlement a été fondé sur le mécanisme de coordination des aéroports élaboré par l'IATA afin d'aider à promouvoir un marché ouvert et concurrentiel. Bien que de nombreux éléments clés du Règlement retiennent les lignes directrices de l'IATA, le Règlement diffère de ces dernières à trois principaux égards: «en premier lieu, il impose aux membres contractants l'obligation juridique de jouer un rôle dans la décision concernant le besoin d'attribution de créneaux, en deuxième lieu, il établit un ensemble de régimes institutionnels et un système de règles exécutoires pour l'attribution des créneaux et, en troisième lieu, il comporte davantage de dispositions visant à faciliter la concurrence des nouveaux arrivants que les lignes directrices de l'IATA».[9] Le Règlement est également destiné à promouvoir la concurrence aux principaux aéroports-pivots. Il établit la manière dont les créneaux devraient être partagés entre les transporteurs existants et les nouveaux arrivants.

20. Le Règlement comporte, notamment, les principales dispositions suivantes:

i) La capacité de ces aéroports doit faire l'objet d'une vérification deux fois par an;
ii) Droits acquis: une compagnie qui utilise un créneau dans une saison a préséance pour l'attribution du créneau à la saison suivante;
iii) Coordonnateur: chargé de l'application du Règlement des points de vue de l'attribution de créneaux horaires, de la surveillance de leur utilisation et de leur retrait s'ils ne sont pas utilisés;
iv) Comité de coordination: chargé d'examiner des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires et de proposer des solutions au coordonnateur;
v) Pool de créneaux: Constitué par regroupement des créneaux horaires nouvellement créés, ceux qui sont abandonnés volontairement par les compagnies aériennes et ceux qui ont été perdus par application de la règle «utiliser sous peine de perdre»;
vi) Priorité donnée aux nouveaux arrivants: 50 pour cent des créneaux du pool sont attribués à de nouveaux arrivants;
vii) Définition de nouveaux arrivants: un transporteur aérien demandant que lui soient attribués des créneaux horaires en vue d'un vol sans escale entre deux aéroports de l'UE lorsque, au plus, deux autres transporteurs exploitent un service direct entre ces aéroports; une compagnie aérienne disposant de moins de quatre créneaux horaires par jour pour le service sans escale entre deux aéroports demandés; une compagnie aérienne détenant plus de 3 pour cent du total des créneaux horaires dans un aéroport déterminé;
viii) Reconnaissance des règles IATA: cette reconnaissance se rapporte principalement à la reprogrammation de créneaux qui a préséance sur l'attribution de nouveaux créneaux.

21. Les membres contractants désignent eux-mêmes les «aéroports entièrement coordonnés», à savoir des aéroports saturés durant au moins une partie de l'année (de ce fait, le Royaume-Uni compte trois tels aéroports et la Grèce, 30).

9 Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, 18 janvier 1993.

22. Le Règlement concerne uniquement le volet de l'attribution de créneaux d'aéroport et non celui de la gestion des courants de trafic aérien. Le premier volet est un outil de planification tandis que le deuxième en est un de contrôle opérationnel. L'attribution des créneaux d'aéroport se fait normalement durant les Conférences IATA de coordination des horaires tandis que l'attribution des créneaux en vue de la gestion des courants de trafic aérien se fait le jour même d'une activité; les créneaux se rapportent aux itinéraires de vols indirects ou en retard et sont communiqués à l'autorité du contrôle de la circulation aérienne.[10]

23. L'introduction du Règlement chez les membres contractants de l'UE n'a pas eu d'incidence sur le système des Conférences IATA de coordination des horaires. Les membres contractants conservent aussi le pouvoir d'organiser la manière dont les aéroports sont exploités.

6. États-Unis[11]

24. Un des plus anciens cadres réglementaires nationaux à régir l'attribution des créneaux est celui de la règle de forte densité de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. La règle a été instaurée pour répondre à un problème temporaire de contrôle de la circulation aérienne en 1986 et ne s'appliquait, en 1999, qu'à quatre aéroports. Dans tous les autres aéroports des États-Unis, il n'existe pas de mécanisme d'attribution de créneaux. Les compagnies aériennes sont uniquement tenues de soumettre leurs horaires de vol.

25. La règle de forte densité s'applique à deux aéroports internationaux, Chicago O'Hare et New York-JFK (tous deux entièrement coordonnés dans le système IATA de coordination des horaires) et à deux aéroports intérieurs, New York-La Guardia et Reagan Washington National (tous deux étant des points d'origine de services à destination des Antilles et du Canada). Bien que la règle ait évolué et ait été modifiée, elle conserve certaines des caractéristiques qu'elle partage avec les systèmes de l'IATA et de l'Union européenne, les transporteurs aériens pouvant par exemple conserver les créneaux saisonniers qu'ils ont utilisés pendant la saison précédente pour leurs vols internationaux. La règle autorise aussi les transporteurs aériens à échanger leurs créneaux un contre un et prévoit le traitement des nouveaux arrivants. Toutefois, à la différence des systèmes de l'IATA et de l'UE, l'attribution des créneaux aux aéroports de forte densité est gérée directement par les autorités aéronautiques.

26. Avec la vente, l'achat et la location depuis 1986 des créneaux d'aéroports utilisés en service intérieur aux aéroports des États-Unis visés par la règle de la forte densité, des procédures distinctes ont été établies pour l'attribution des créneaux aux services internationaux et aux services intérieurs classés essentiels, ces créneaux ne pouvant être achetés, vendus ou loués. Il existe en fait un pool distinct de créneaux qui sont réservés aux services internationaux essentiels et aux services intérieurs, ceux qui sont réservés à ces derniers étant répartis entre les transporteurs aériens de troisième niveau et autres. De plus, la règle de forte densité contient une disposition de réciprocité semblable à celle de l'Union européenne, qui autorise sa suspension à l'égard d'un transporteur aérien ou d'un exploitant de troisième niveau d'un pays qui met ses créneaux à la disposition des transporteurs de même catégorie des États-Unis sur une base plus restrictive que celle de la règle des États-Unis.

27. La règle de la forte densité est beaucoup plus complexe que celle des systèmes IATA ou UE. Elle fixe pour différentes catégories d'utilisateurs des maximums différents pour les décollages ou les atterrissages qui peuvent être effectués pendant une heure ou une demi-heure (décrits comme étant le nombre de mouvements effectués pendant une heure par les vols conformes aux règles de vol aux instruments - IFR) et parce qu'elle autorise l'achat, la vente ou la location de créneaux pour certains services aériens intérieurs uniquement.[12] Les maximums horaires à New York-JFK varient entre 15 heures et 19 heures de 63 à 80 pour les transporteurs aériens, de dix à 15 pour les transporteurs de troisième niveau et de zéro à deux pour les autres. À l'aéroport O'Hare de Chicago, des limitations sont imposées par demi-heure et par

10 «L'autorité du contrôle de la circulation aérienne (ATC) détermine habituellement les embouteillages probables en route et les périodes d'encombrement relativement au contrôle de la circulation aérienne avant de recevoir les demandes de créneaux en vue de la gestion des courants de trafic aérien, et fonde cette détermination sur les horaires prévus soumis par les compagnies aériennes (et dans une grande mesure convenus au moment de la Conférence IATA de coordination des horaires qui se tient deux fois par an). Cet exercice vise à avertir toutes les parties intéressées de la possibilité de problèmes, les autorités ATC pouvant tenter d'accroître la capacité des tronçons en route critiques. Cependant, la première attribution d'horaires d'aéroports autorisés au regard de la capacité de contrôle de la circulation aérienne disponible ne se fait que le jour même» [traduction]. Coopers & Lybrand, «The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports», rapport final, 17 octobre 1995.

11 Cette section est tirée du document de l'OACI «Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux», mars 2000.

12 L'exemple le plus simple de limite prescrite est celui de l'aéroport de Newark où le nombre horaire de vols aux instruments ne peut dépasser 40 pour les transporteurs aériens, dix pour le troisième niveau et dix pour les autres vols.

heure entre 6h.45 et 21h.15, le nombre et le type de mouvements (transporteurs aériens, troisième niveau et autres) variant pour tenir compte des périodes de pointe du trafic au cours de la journée.

28. En 1995, le Département des transports des États-Unis a procédé à une étude complète et détaillée de la règle de la forte densité, en se penchant tout particulièrement sur les effets escomptés et en se fondant sur la situation de 1993. Quatre possibilités ont été examinées: i) abrogation de la règle, ii) élimination progressive en cinq ans, iii) maintien de la règle mais en ajoutant quelques créneaux et iv) suspension de la règle pendant certaines périodes au cours desquelles les aéroports ne sont pas encombrés. En mars 2000, des mesures législatives étaient prises pour éliminer progressivement la règle de la forte densité, des dérogations étant prévues pendant la période de transition.

29. Le 5 avril 2000, à la 106ème session du Congrès, la Public Law 106-181 («Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century») a été promulguée modifiant le titre 49 U.S.C. pour autoriser de nouveau des programmes de la FAA. Le gouvernement des États-Unis détermine la nature des créneaux et la possibilité de leur vente. Une fois tous les créneaux abolis, leur propriété privée cesse d'exister. Les points saillants des changements qui se sont produits à Chicago O'Hare, New York-La Guardia, New York-JFK, et Reagan Washington National sont résumés ci-dessous.[13]

Aéroport O'Hare

i) Les règles d'attribution de créneaux seront abrogées pour les mouvements avant 14h.45 et après 20h.14 à compter du 1er juillet 2001 et abrogées intégralement le 1er juillet 2002;
ii) Trente dérogations ont été accordées à de nouveaux arrivants et aux transporteurs aériens titulaires d'un nombre limité de créneaux;
iii) Un créneau supplémentaire sera accordé pour chaque remplacement de deux aéronefs à turbopropulseur par deux aéronefs régionaux à réaction;
iv) Des créneaux sont prévus pour d'autres petites exploitations d'aéronefs aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non;
v) Les créneaux internationaux sont devenus gratuits le 1er mai 2000 sous réserve de réciprocité nationale pour les transporteurs aériens étrangers. Les créneaux utilisés par des titulaires des États-Unis aux fins de mouvements internationaux, ou antérieurement retirés par la FAA aux fins de leur utilisation par d'autres exploitants internationaux, ont été retournés ou remplacés le 30 avril 2000.

Aéroports New York-La Guardia et New York-JFK

i) Les règles d'attribution de créneaux seront abrogées d'ici le 1er janvier 2007;
ii) Des dérogations seront accordées aux nouveaux arrivants et aux transporteurs aériens titulaires d'un nombre limité de créneaux pour qu'ils disposent d'au moins 20 créneaux (chaque transporteur à chaque aéroport);
iii) Des créneaux seront prévus pour toutes les autres petites exploitations d'aéronef ou pour le remplacement d'aéronefs à turbopropulseur par des aéronefs régionaux à réaction aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non.

Aéroport Reagan Washington National

i) Douze nouveaux créneaux au-delà du périmètre ont été établis. Une considération prioritaire est accordée aux avantages pour le réseau intérieur dans le choix des routes à desservir;
ii) Douze nouveaux créneaux ont été créés à l'intérieur du périmètre, quatre d'entre eux étant limités aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non.

13 Pour consulter le texte législatif complet, voir l'article 231, sous-titre C - Competition.

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

SEPTIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle concerne les services de transport de passagers réguliers et non réguliers, les services de transport de fret et les activités de transport multimodal (voir le document S/C/W/163/Add.2, paragraphe 153).

SEPTIÈME PARTIE

SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS RÉGULIERS

SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS NON RÉGULIERS

SERVICES DE FRET

ACTIVITÉS DE TRANSPORT MULTIMODAL

I. SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS RÉGULIERS

1. La présente section présente une définition pratique établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et traite de l'évolution globale au moyen de tableaux et de graphiques du trafic régulier, pour le transport des passagers et pour celui du fret. Les services réguliers composent le plus gros segment du marché exploité par les compagnies aériennes commerciales. La croissance de ce segment reflète en grande partie la libéralisation du secteur du transport aérien et l'expansion du commerce mondial. Les cycles économiques et les troubles civils ont également une incidence sur le trafic régulier. Les paragraphes 96 à 107 du document S/C/W/59 décrivent les caractéristiques des structures économiques et réglementaires dans lesquelles s'inscrivent les services réguliers de passagers.

A. DÉFINITION

2. En 1952, le Conseil de l'OACI a défini l'expression «service aérien international régulier» comme s'entendant d'une suite de vols possédant chacune des caractéristiques ci-après: «ces vols sont accomplis à travers l'espace aérien de deux États ou plus; ils sont effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public; ils sont exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pour toute la suite de vols, soit: (i) suivant un horaire publié, soit (ii) avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique évidente de vols».

3. «Cette définition s'applique normalement à un service qui présente les caractéristiques suivantes: (a) le service fait partie d'un réseau international de services exécutés suivant un horaire public; (b) la demande conserve des chances raisonnables d'être satisfaite quel que soit le moment où elle s'exprime; (c) en général, le service fonctionne quelles que soient les fluctuations à court terme de la charge payante; (d) des possibilités d'arrêt intermédiaire et de correspondance intercompagnies sont offertes à l'utilisateur muni du billet ou de la lettre de transport aérien approprié, sous réserve de l'application de tout accord international pertinent. Les éléments individuels ont un effet cumulatif. Si, pour une série de vols, l'une ou l'autre des caractéristiques (a), (b), (c) ou (d) ci-dessus est absente, la série ne peut être classée comme se rapportant à un service aérien international régulier.»

B. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE

4. Il a été fait observer que, étant donné l'évolution récente du secteur du transport aérien et l'instauration de politiques libérales de l'air, «la distinction entre les services aériens réguliers et les services aériens non réguliers est devenue de plus en plus floue». Pour ce qui concerne les activités entre des États de l'UE, le «troisième train de mesures» de libéralisation du transport aérien, approuvé en 1992, a dans les faits supprimé toute distinction réglementaire entre services réguliers et non réguliers (en permettant aux transporteurs aériens qui exploitaient des services non réguliers d'exploiter des services réguliers et de vendre leur produit directement au client).[1]

5. Les tableaux et graphiques suivants donnent un aperçu des activités régulières regroupées, selon les principales régions géographiques, et le classement des compagnies aériennes, pour le trafic de passagers et pour le trafic de fret. Les tableaux 1 et 2 contiennent des données pour les années 1988 à 2002 (prévisions) dans les diverses régions du monde. Il fait ressortir une caractéristique commune, la forte augmentation, en passagers-kilomètres payants (PKP), du trafic régulier. Cependant, cette augmentation globale masque la variation annuelle considérable, que montre le graphique 1. Les graphiques 2 à 4 montrent l'évolution récente, de juillet 1999 à mars 2001, de l'activité des transporteurs dans les régions de l'Asie-Pacifique, de l'Amérique du Nord et de l'Europe. La caractéristique globale qui se dégage de ces graphiques, et plus particulièrement dans le cas des transporteurs de l'Asie-Pacifique et de l'Amérique du Nord, est le repli marqué du trafic, en passagers-kilomètres payants, à compter de la période mars-juillet 2000. Un caractère très net de stabilité se dégage des données européennes, cette stabilité étant peut-être le reflet du cycle économique global.

1 Politiques et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international, 1992.

TABLEAU 1
Prévisions du trafic passagers régulier de l'OACI

	Croissance du trafic sur dix ans (PKP)			Croissance du trafic		Prévisions de croissance du trafic	
	1988 (en milliards de dollars EU)	1998 (en milliards de dollars EU)	Croissance annuelle moyenne	Données provisoires 1999	Croissance 2000	Croissance 2001	Croissance 2002
Afrique	38,1	55,7	3,9%	10,8%	5,5%	5,8%	5,7%
Asie-Pacifique	309,2	622,7	7,3%	6,9%	7,0%	7,4%	7,2%
Europe	508,2	692,6	3,1%	7,3%	6,8%	5,7%	5,4%
Moyen-Orient	45,6	78,4	5,6%	0,9%	5,0%	4,5%	4,6%
Amérique du Nord	725,8	1 042,3	3,7%	6,0%	4,9%	4,1%	4,0%
Amérique du Sud	78,7	136,0	5,6%	0,6%	5,0%	5,9%	6,6%
Monde	**1 705,6**	**2 627,7**	**4,4%**	**6,2%**	**5,9%**	**5,5%**	**5,3%**

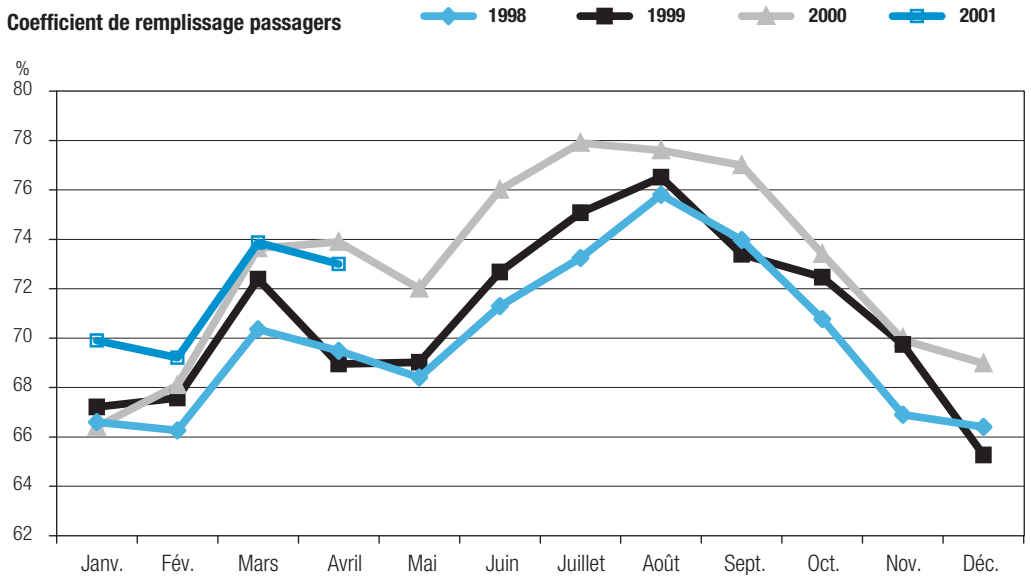
Source: *Airline Business,* septembre 2000.

TABLEAU 2
Les 200 premières compagnies aériennes de transport de passagers – Données statistiques par région en 1998-1999

Région	Trafic passagers (PKP)		Coefficient de remplissage		Nombre de passagers		Pourcentage des 200 premières compagnies aériennes		Nombre de compagnies aériennes
	En millions de dollars EU 1999	Variation 1998-1999	%	Variation 1998-1999	En millions de dollars EU 1999	Variation 1998-1999	PKP	Passagers	
Afrique	60 537	10,2%	63,4	-0,3	28	7,9%	2,0%	1,8%	15
Asie-Pacifique	684 358	5,5%	69,1	2,4	343	4,5%	22,9%	21,4%	40
Amérique du Sud	118 267	-1,1%	61,8	-1,4	74	2,0%	4,0%	4,6%	21
Europe	882 837	6,3%	72,9	-0,7	442	5,1%	29,5%	27,6%	71
Moyen-Orient	84 550	6,6%	67,8	-0,5	40	3,1%	2,8%	2,5%	11
Amérique du Nord	1 157 730	5,5%	71,2	0,1	673	5,0%	38,7%	42,1%	42
Total	**2 988 278**	**5,6%**	**70,5**	**0,3**	**1 600**	**4,7%**	**100%**	**100%**	**200**

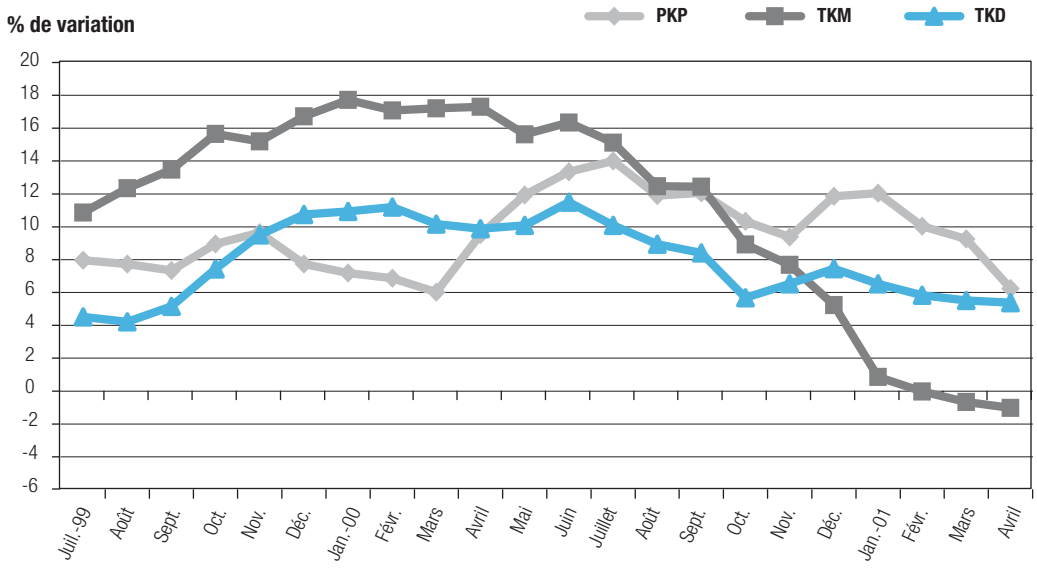
Source: *Airline Business,* septembre 2000.

GRAPHIQUE 1
Coefficient de remplissage passagers – services réguliers internationaux, IATA



Source: Peter Morris, économiste principal, Aviation Information and Research, IATA, mai 2001.

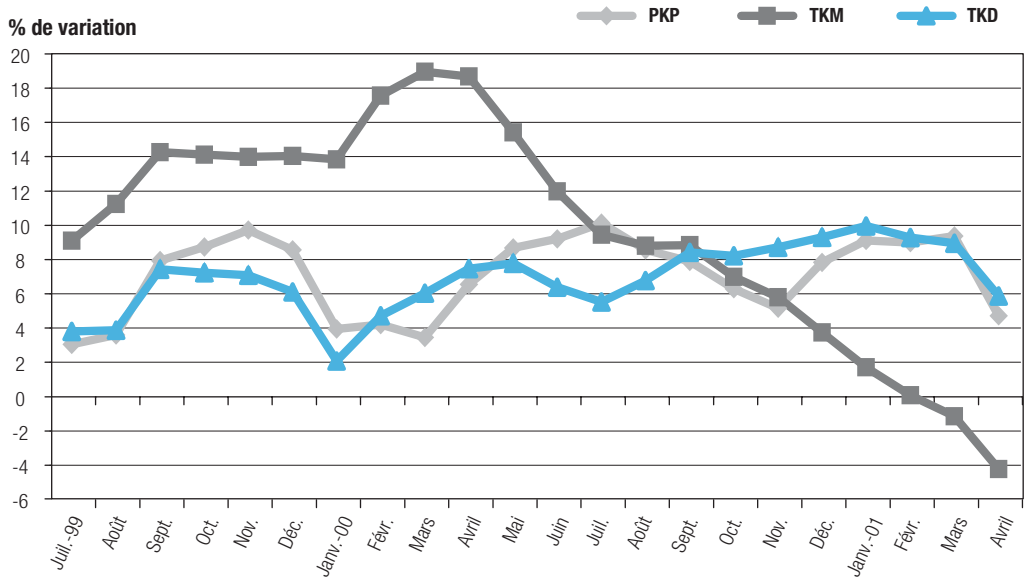
GRAPHIQUE 2
Transporteurs de l'Asie-Pacifique: moyenne mobile sur quatre mois



Source: Peter Morris, économiste principal, Aviation Information and Research, IATA, mai 2001

GRAPHIQUE 3

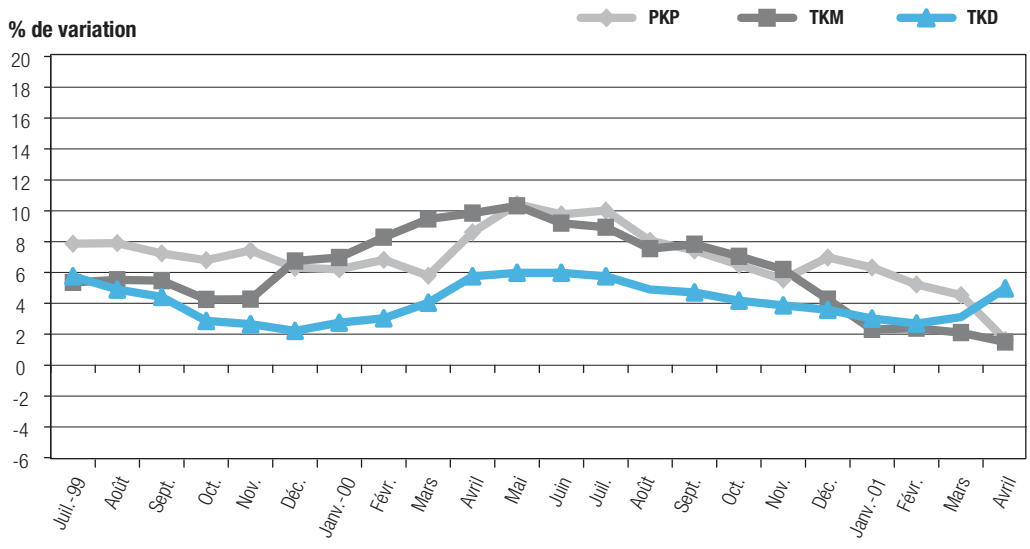
Transporteurs de l'Amérique du Nord: moyenne mobile sur quatre mois



Source: Peter Morris, économiste principal, Aviation Information and Research, IATA, mai 2001.

GRAPHIQUE 4

Transporteurs de l'Europe: moyenne mobile sur quatre mois



Source: Peter Morris, économiste principal, Aviation Information and Research, IATA, mai 2001.

TABLEAU 3
Classement des 50 premières compagnies aériennes de transport de passagers (1999)

Classement: trafic passagers		Classement: nombre de passagers	Compagnie aérienne	Taille de la flotte[a]	Pays	Trafic passagers (pkm[b])		Sièges-km disponibles (SKD[c])	Coefficient de remplissage		Nombre de passagers	
1999	1998	1999				Millions	Variation	Variation	%	Variation	Millions	Variation
1	1	2	United Airlines	603	États-Unis	201 910	0,7%	1,5%	71,0	-0,6	87,1	0,3%
2	2	3	American Airlines	714	États-Unis	180 144	2,8%	3,8%	69,5	-0,7	84,7	4,1%
3	3	1	Delta Air Lines	600	États-Unis	168 599	1,4%	1,9%	72,4	-0,3	105,5	0,1%
4	5	6	Northwest Airlines	424	États-Unis	119 337	11,1%	8,9%	74,6	1,5	56,1	11,1%
5	4	11	British Airways	268	Royaume-Uni	117 463	-0,7%	0,7%	69,8	-0,9	36,3	-2,0%
6	6	7	Continental	364	États-Unis	96 575	11,3%	9,6%	73,2	1,1	45,5	4,3%
7	8	9	Air France	227	France	85 543	12,1%	11,3%	76,1	0,6	39,8	7,6%
8	7	12	Japan Airlines	135	Japon	84 255	6,1%	3,7%	70,2	1,6	33,0	4,5%
9	9	10	Lufthansa Airlines	233	Allemagne	81 401	13,2%	13,9%	73,3	-0,4	38,9	7,8%
10	10	4	US Airways	384	États-Unis	66 898	0,5%	4,3%	70,1	-2,6	58,8	1,4%
11	11	27	Singapore Airlines	92	Singapour	65 718	9,0%	5,5%	74,9	2,4	13,8	8,5%
12	12	19	Qantas Airways	104	Australie	59 863	2,1%	0,3%	73,2	1,3	19,2	2,0%
13	13	22	KLM	97	Pays-Bas	58 903	2,7%	2,6%	77,4	0,1	15,7	4,7%
14	15	5	Southwest Airlines	327	États-Unis	58 695	16,1%	11,2%	69,0	2,9	57,7	9,5%
15	14	8	All Nippon Airways	140	Japon	56 725	4,0%	1,7%	65,1	1,5	42,7	2,2%
16	17	13	TWA[d]	188	États-Unis	41 946	6,5%	3,2%	72,9	2,2	25,8	8,0%
17	16	33	Cathay Pacific	62	Chine	41 502	2,0%	-3,6%	71,4	3,9	10,5	2,1%
18	18	24	Air Canada	158	Canada	39 005	4,4%	3,8%	71,4	0,5	15,2	2,7%
19	20	21	Thai Airways Int'l	77	Thaïlande	37 642	14,2%	6,7%	72,7	4,8	16,3	7,4%
20	19	14	Alitalia	146	Italie	36 762	3,5%	5,5%	67,5	-1,3	24,1	-0,2%
21	22	18	Korean Air	11	Rép. de Corée	36 662	13,6%	3,3%	74,05	6,7	20,5	4,1%
22	23	23	Malaysia Airlines	93	Malaisie	34 930	14,2%	8,2%	71,3	3,9	15,4	12,1%

Classement: trafic passagers		Classement: nombre de passagers	Compagnie aérienne	Taille de la flotte[a]	Pays	Trafic passagers (pkm[b])		Sièges-km disponibles (SKD[c])	Coefficient de remplissage		Nombre de passagers	
1999	1998	1999				Millions	Variation	Variation	%	Variation	Millions	Variation
23	21	16	Iberia	179	Espagne	34 606	6,4%	11,5%	68,9	-2,6	21,9	0,6%
24	24	26	Swissair	74	Suisse	32 974	15,6%	14,9%	72,7	0,4	13,9	13,6%
25	27	20	America West	132	États-Unis	28 496	8,2%	6,6%	68,4	1,0	18,7	5,1%
26	26	46	Canadian Airlines[e]	80	Canada	26 701	-0,6%	0,5%	71,1	-0,8	7,5	-10,2%
27	32		Virgin Atlantic	28	Royaume-Uni	25 027	21,2%	26,5%	77,0	-3,4	3,6	20,6%
28	25	35	Varig	89	Brésil	23 624	-12,7%	-13,7%	66,6	0,6	10,1	-8,7%
29	30	41	Condor Flugdienst	47	Allemagne	23 000	10,0%	8,1%	82,4	1,4	8,2	11,7%
30	33		China Airlines	49	Taipei chinois	22 250	9,4%	3,4%	72,0	3,9	7,9	7,5%
31	28	42	Britannia Airways	33	Royaume-Uni	21 747	-6,7%	-7,2%	90,1	0,4	8,2	-3,2%
32	31	15	SAS	154	Suède	21 243	1,7%	4,8%	63,8	-1,9	22,2	2,4%
33	29		LTU Int'l Airways	35	Allemagne	20 250	-10,2%	-7,1%	78,2	-2,7	6,3	-12,2%
34	34		Air New Zealand	37	Nouvelle-Zélande	19 665	0,3%		68,7	0,2	6,5	1,5%
35	35	29	Saudi Arabian Airlines	99	Arabie saoudite	19 619	4,3%	4,5%	63,2	0,2	12,3	4,3%
36	37	28	Alaska Airlines	91	États-Unis	18 949	4,3%	3,2%	67,9	0,8	13,6	4,4%
37	36	25	China Southern Airlines	74	Chine	18 685	2,3%	5,6%	58,7	-1,9	15,1	0,4%
38	38	17	Japan Air System	82	Japon	18 368	7,7%	3,7%	62,3	2,3	20,9	5,7%
39	40		EVA Air	35	Taipei chinois	18 151	8,9%	2,0%	74,6	4,7	4,1	12,8%
40	46	36	Sabena	53	Belgique	17 714	15,5%	19,9%	65,6	-2,5	10,0	14,3%
41	44		South African Airways	52	Afrique du Sud	17 644	10,6%	15,7%	61,9	-2,8	5,7	11,4%
42	45		American Trans Air	56	États-Unis	16 895	7,9%	3,2%	73,7	3,2	6,8	14,0%
43	41		Aeroflot	110	Russie	16 405	-0,3%	-3,6%	59,4	2,0	4,6	3,5%
44	43		Airtours Int'l	31	Royaume-Uni	16 266	0,1%	0,7%	91,6	-0,6	5,5	-0,9%
45	65		Air 2000	27	Royaume-Uni	16 217	54,2%	54,5%	91,4	1,1	6,0	32,7%
46	48		Emirates	32	EAU	16 130	16,0%	20,2%	71,9	-2,6	4,8	12,4%

Classement: trafic passagers		Classement: nombre de passagers	Compagnie aérienne	Taille de la flotte[a]	Pays	Trafic passagers (pkm[b])		Sièges-km disponibles (SKD[c])	Coefficient de remplissage		Nombre de passagers	
1999	1998	1999				Millions	Variation	Variation	%	Variation	Millions	Variation
47	42	30	Ansett Australia	64	Australie	15 822	-3,0%	-8,2%	67,9		11,8	-1,3%
48	47		Air China	65	Chine	15 735	7,8%	4,8%	61,2	1,7	6,7	3,7%
49	49	34	THY Turkish Airlines	75	Turquie	13 903	0,6%	8,2%	60,0	-4,5	10,4	-0,9%
50	57		Asiana Airlines	51	Rép. de Corée	13 674	21,4%	9,7%	75,6	9,3	11,1	26,5%

a Y compris les aéronefs de transport de passagers, de transport de fret, et de transport mixte.

b pkm = passagers-kilomètres [payants].

c SKD = Sièges-kilomètres disponibles.

d American Airlines a acquis Trans World Airlines (TWA) en 2001.

e Air Canada a acquis Canadian Airlines et l'a entièrement intégrée.

Source: *Airline Business*, septembre 2000.

II. SERVICES DE TRANSPORT DE PASSAGERS NON RÉGULIERS

6. L'OACI définit un service aérien non régulier comme étant un service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service aérien régulier. Un vol affrété est un vol non régulier effectué au moyen d'un aéronef affrété. Bien que les termes régulier et non régulier soient devenus interchangeables, les vols commerciaux non réguliers ne sont pas tous des vols affrétés. Les États considèrent souvent les vols non réguliers comme un complément du service régulier. Les services non réguliers ont, dans certaines régions comme l'Europe, contribué au développement du tourisme international de masse, et ont eu une importance économique et sociale considérable dans de nombreux pays industrialisés et en développement.

A. CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

7. Diverses caractéristiques communes aux services aériens non réguliers permettent de les distinguer des services réguliers. Les services non réguliers sont habituellement assurés: (i) sur une base de point à point, et fréquemment d'un chargement complet, en application d'un contrat d'affrètement (plusieurs affréteurs pouvant se partager la capacité d'un aéronef); (ii) à titre ponctuel, ou avec régularité mais sur une base saisonnière; (iii) le risque financier d'une charge payante sous-utilisée étant assumée par l'affréteur plutôt que par l'exploitant de l'aéronef; (iv) sans que le transporteur aérien contrôle directement les prix de vente au détail (la capacité de l'aéronef est habituellement vendue au prix de gros par le transporteur aux organisateurs de voyages à forfait, transitaires de fret ou autres entités); (v) sous réserve de demander une autorisation ou de donner un préavis, pour chaque vol ou série de vols, vers ou depuis le pays d'origine ou de destination, ou les deux».[2]

B. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

8. Le marché du transport international non régulier de passagers a affiché une croissance considérable et est en voie de se regrouper. Ce secteur est maintenant devenu une partie intégrante du secteur plus vaste du tourisme et des loisirs et est souvent exploité dans le cadre de conglomérats intégrés qui possèdent des compagnies très diverses.[3]

9. La croissance européenne du marché des loisirs, un secteur traditionnellement vaste et dynamique, reflète l'évolution économique et réglementaire des cinq dernières années (tableau 4). En 1999, les recettes brutes sur ce marché ont atteint 37,2 milliards de dollars EU, ces recettes découlant de l'exploitation de six sociétés multinationales de tourisme.

10. Les services non réguliers de passagers font l'objet d'une annexe des accords bilatéraux de services aériens et doivent être conformes à tous les articles des accords comme tels, à moins qu'ils ne fassent l'objet d'une exclusion expresse. Comme le montre le tableau 4 ci-après, le segment du transport aérien non régulier de passagers est souvent un élément d'un secteur plus vaste. Bien que les groupes verticalement intégrés de tourisme et de loisirs soient propriétaires de compagnies aériennes d'affrètement, le transport d'affrètement est aussi un volet important des activités des transporteurs aériens réguliers. La plupart des compagnies aériennes régulières soit exploitent elles-mêmes des services «charters» soit vendent de la capacité à des organisateurs touristiques indépendants.

C. ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

11. Les vols d'affrètement sont encore essentiellement réglementés au niveau national conformément à l'article 5 de la Convention de Chicago.[4] Ledit article autorise les aéronefs effectuant des vols non réguliers à survoler le territoire d'un État membre et à y atterrir sans autorisation préalable, mais reconnaît aussi à chaque État membre le droit de fixer les conditions dans lesquelles ces aéronefs peuvent embarquer ou débarquer des voyageurs, des marchandises et du courrier. La définition pertinente de l'OACI, qui se trouve dans le Manuel de la réglementation du transport aérien international de l'OACI porte ce qui suit:

2 OACI, Manuel de la réglementation du transport aérien international, document 9626, pages 4.6-1 et 4.6.-2.

3 Voir les documents S/C/W/59, paragraphes 108 à 114 et S/C/W/129, paragraphes 19 e) et 19 d).

4 Voir le document S/C/W/59, paragraphe 111.

«Pour guider les États dans l'interprétation ou l'application des articles 5 et 6 de la Convention de Chicago, le Conseil de l'OACI a élaboré une définition de l'expression «service aérien international régulier», accompagnée de «notes sur l'application de la définition» et d'une «analyse des droits conférés par l'article 5 de la Convention» [voir Services réguliers]. [...] Dans un cadre unilatéral, les États d'origine et de destination réglementent indépendamment l'un de l'autre les services non réguliers et les services d'affrètement entre leurs territoires et l'affréteur comme le transporteur doivent se conformer aux règles des deux États pour que l'activité soit admise à l'affrètement. [...] Ces règles se trouvent habituellement dans les lois nationales, la réglementation gouvernementale, les énoncés de politique concernant le transport aérien et l'autorisation de la réglementation de ce genre d'activités ou dans les licences/permis qui autorisent les vols non réguliers.» (page 4.6-4)

TABLEAU 4
Industrie européenne du tourisme et du transport d'affrètement (2000)

	Thomson	Preussag	Preussag Thomson[a]	C&N Touristic	Thomas Cook[b]	Airtours	First Choice	Kuoni Reisen	Total
Pays d'attache	Royaume-Uni	Allemagne	Allemagne	Allemagne	Royaume-Uni		Royaume-Uni	CH	
Recettes (en millions de dollars EU)	4 765	6 971	11 736	4 527	2 857	2 084	2 235	2 052	37 227
Bénéfice d'exploitation (en millions de dollars EU)	85	331	416	121	60	173	80	68	1 334
Exploitation mondiale		594						Exploitation dans 20 pays	
Employés		80 000		28 000	16 000			7 700	
Principaux agents de voyages	Lunn Poly; Callers Pegasus; Sibbald Travel; Travel House	TUI; 1-2 Fly; Arke Reizen; Holland Int'l		Terramar; Air Marin; Neckermann; Bucher; Kreutzer; Fischer	Thomas Cook; Orchid Travel	Going Places; Travel world	Travel-choice; Bakers Dolphin; Holiday Hyper-markets; Hays Travel; Holiday Express	Kuoni; Helvetica Tours	
Points de vente des agences	1 000	3 000	4 000	1 066	700	2 300	600	----	12 666
Compagnie aérienne	Britannia	Hapag-Lloyd		Condor		Airtours Inter-national	Air 2000	Edelweiss Air; Novair	
Taille de la flotte	44	62	106	53	28	45	17	6	361

a Preussag a acquis Thomson et a pris le nom Preussag Thomson.

b C&N a acquis Thomas Cook et sera exploitée sous le nom Thomas Cook.

Sources: *Airline Business*, septembre 2000; www.preussag.com; www.cn-touristic.de; www.kuoni.com; www.firstchoice.co.uk; www.airtours.com.

III. SERVICES DE FRET[5]

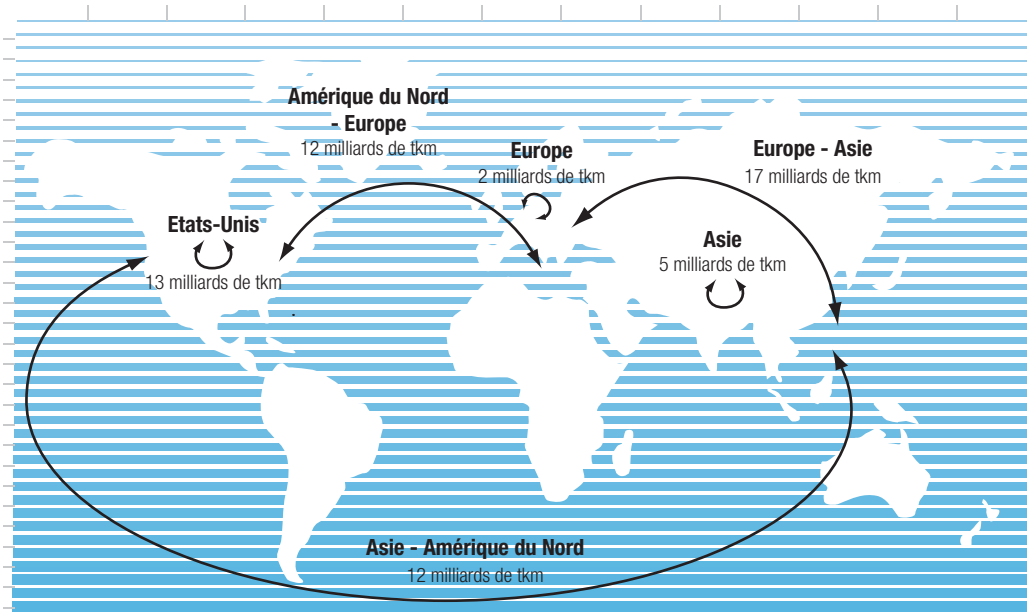
12. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) fait observer que, d'un point de vue économique, le fret aérien a non seulement contribué à la croissance rapide récente de l'économie mondiale et à l'internationalisation de la production, mais en a aussi tiré avantage. Il constitue un mode de transport rapide et relativement sûr pour les produits de faibles poids et volume, mais de haute valeur. Le transport de fret aérien a progressé plus rapidement que le transport de passagers au cours de la dernière décennie et cette tendance devrait, d'après les milieux de la profession, se poursuivre pendant les années à venir. Il prend actuellement à son compte quelque 2 pour cent des tonnages transportés dans le monde, mais nettement plus du tiers de la valeur des échanges mondiaux de marchandises. Il aide efficacement à satisfaire la demande de pièces détachées et d'équipements nécessaires à des réparations urgentes et constitue souvent le seul véritable moyen d'acheminer des marchandises vers des régions périphériques éloignées où le coût élevé des infrastructures fixes de transport et les conditions climatiques pénalisent lourdement les autres modes de transport. Les trois principaux flux mondiaux de trafic sont ceux de l'Atlantique Nord, de l'arc Europe-Extrême-Orient et de la ceinture du Pacifique. Le transport de fret aérien est un maillon de la chaîne logistique internationale qui répond aux besoins du commerce et de l'industrie partout dans le monde. Il constitue un mode de transport à part entière.

13. Le graphique 5 ci-dessous montre les flux mondiaux de fret entre les grandes régions économiques en 1996.

14. Du point de vue réglementaire, le transport de fret aérien est moins sensible à des préoccupations nationalistes telles que la «nationalité» du transporteur, l'image de marque du nom de la compagnie ou le partage du trafic passagers «à parts égales» entre deux pays.

5 Le contenu des pages suivantes est dans une grande mesure tiré d'une étude menée en 1999 par l'OCDE appelée «Réforme de la réglementation du fret aérien international». Voir aussi les documents S/C/W/59, paragraphes 115 à 119, et S/C/W/129, paragraphes 15 à 18, 19 d), et annexe 4.

GRAPHIQUE 5
Flux mondiaux de fret
(en milliards de tkm, 1996)

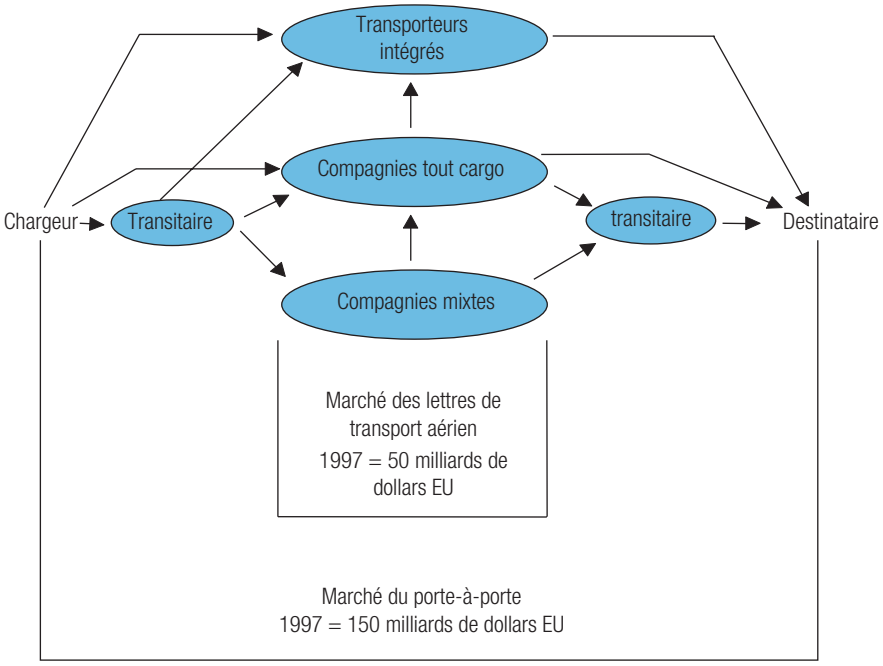


Source: OCDE, «Réforme de la réglementation du fret aérien international», 1999.

A. STRUCTURE ÉCONOMIQUE ET ÉVOLUTION

15. La structure du secteur peut se résumer comme ci-après:

GRAPHIQUE 6
Services de fret aérien



Source: Airbus / KLM.

16. Traditionnellement, le fret passe après les services passagers. Les compagnies dites mixtes (compagnies régulières transportant des passagers et du fret) telles que Lufthansa, Korean Airlines, Air France, JAL, United Airlines, etc., transportent du fret dans les soutes de leurs avions à passagers ou dans des avions-cargos. Les compagnies tout cargo telles que Cargolux, Arrow Air, Nippon Cargo, Heavylift, etc., assurent avec leurs avions-cargos des services réguliers et non réguliers (transports spéciaux). Les transporteurs intégrés/express, tels que FedEx, UPS, DHL ou TNT utilisent leurs propres appareils sur les routes qu'ils choisissent de desservir eux-mêmes et louent les services d'autres transporteurs pour les autres destinations. La plus grande partie du fret aérien mondial (fret et poste) est acheminée par les compagnies mixtes sur leurs vols réguliers et non réguliers. Ces compagnies ont, en 1996, transporté quelque 75 pour cent du fret aérien mondial, exprimé en tonnes-kilomètres fret (TKF).[6]

17. Dans les services de fret, il y a lieu d'opérer une distinction entre les services ordinaires à horaire fixe accessibles à tout un chacun et les services charter qui répondent à des besoins ponctuels des clients au moment et sur les routes qu'ils souhaitent. Les charters peuvent être nolisés soit complètement par un seul et même client, soit conjointement par plusieurs clients dont ils groupent alors les envois avec ceux de tierces parties. Étant donné la nature saisonnière d'une partie du fret aérien, le rôle joué par les charters n'est pas négligeable. Il est depuis peu possible aussi de charger du fret dans les soutes des charters qui amènent les touristes vers leurs lieux de vacances ou les en ramènent. Il est aujourd'hui estimé que la plus grande partie (80 à 85 pour cent) du fret aérien est transportée par des services réguliers et que le reste (15 à 20 pour cent) est pris en charge par les charters.

6 Environ 50 pour cent dans les soutes des avions à passagers et 25 pour cent au moyen d'avions-cargo [de ces compagnies mixtes]. Ces dernières assurent en général la partie longue distance du transport au départ d'aéroports alimentés par des services de rabattement. Le reste, soit 25 pour cent environ, du fret aérien mondial a été pris en charge par les compagnies tout cargo et les transporteurs intégrés express.

18. Le tableau 5 ci-dessous donne la liste des principaux transporteurs de fret aérien opérant sur des lignes internationales régulières ainsi que leurs parts de marché. Il révèle que le marché est assez concentré: les 25 transporteurs de la liste ont acheminé pas moins de 75 pour cent et les dix premiers 50 pour cent du trafic international de fret aérien en 1996.

19. Parmi les compagnies aériennes énumérées ci-dessus, les transporteurs express constituent un segment spécifique, particulièrement dynamique (graphique 7 et tableau 6 ci-après).

TABLEAU 5

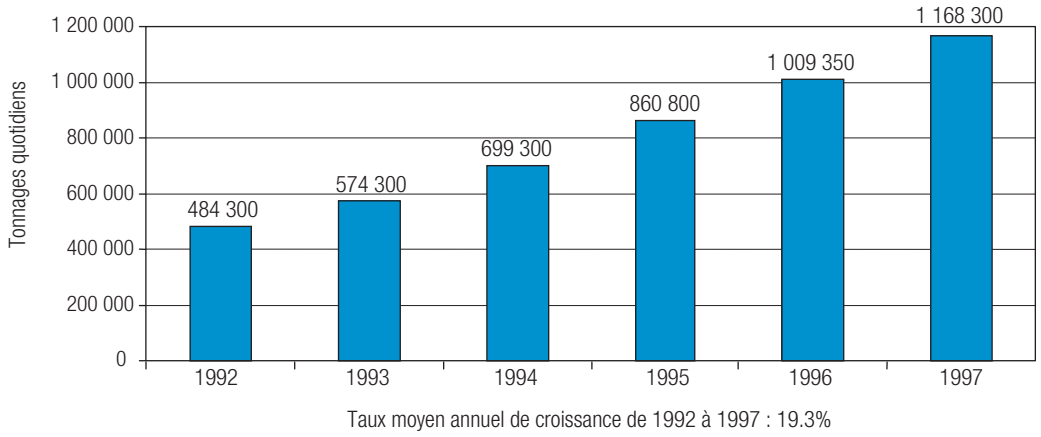
Principaux transporteurs de fret aérien international

(tonnes-kilomètres réalisées en service international régulier, 1996)

Compagnie	Tonnes-kilomètres de fret international (tkm)	Part du marché international mondial (en%)	Part de l'international dans les tkm de la compagnie (en%)
Lufthansa	5,99	7,3	99,6
Korean Airlines	4,74	5,8	98,4
Air France	4,65	5,7	100
Singapore Airlines	4,12	5,0	100
KLM	3,78	4,6	100
Japan Airlines	3,61	4,4	92,7
British Airways	3,44	4,2	98,5
Cathay Pacific	3,18	3,9	100
Federal Express	2,95	3,6	37,7
China Airlines	2,40	2,9	~90
Cargolux	2,02	2,5	100
EVA Air	1,93	2,3	~90
United Airlines	1,90	2,3	73,0
Northwest Airlines	1,85	2,2	66,3
American Airlines	1,66	2,0	70,5
Swissair	1,62	2,0	99,6
Nippon Cargo Airlines	1,61	2,0	100
Martinair Holland	1,52	1,8	100
Qantas	1,47	1,8	92,4
Alitalia	1,43	1,7	98,1
Malaysia Airlines	1,36	1,6	95,9
Asiana Airlines	1,32	1,6	~90
Thai Airways	1,32	1,6	97,6
United Parcel Service	1,18	1,4	21,6
El Al	1,11	1,4	100
Total des 25 premières compagnies	62,16	73,4	
Autres compagnies IATA	22,49	26,6	
Total général	84,65		

Source: Association du transport aérien international, 1997.

GRAPHIQUE 7
Marché de l'express aérien international



Source: Groupe de gestion du fret aérien, 1997.

TABLEAU 6
Concentration du marché de l'express international
(Chiffres calculés sur la base des tonnages quotidiens, 1997)

Transporteur	Part de marché (en%)	Croissance 1996-1997 (en%)
DHL	39,9	15,4
TNT	12,0	16,7
Federal Express	21,1	17,8
United Parcel Service	14,6	10,0
Airborne Express	1,8	19,5
Autres	10,6	20,0

Source: Groupe de gestion du fret aérien, 1997.

20. Les transitaires jouent un rôle essentiel dans le secteur du fret. Ils ont traité 60 millions d'envois de par le monde et généré des revenus combinés d'environ 45 milliards de dollars EU en 1996. Les 20 plus grands d'entre eux, qui comptent dans leurs rangs Air Express International, Schenker, Kuehne & Nagel, Panalpina, Airborne Express, et Burlington traitent près de la moitié du trafic total confié aux transitaires.

21. Sur le plan réglementaire, le transitaire est un agent des compagnies aériennes.[7] Sa position est plus ambiguë sur le plan opérationnel. Il se mue en effet virtuellement en transporteur aérien quand il loue, et parfois même exploite, des avions et quand il propose «ses» vols avec «ses» horaires à ses clients. Le transitaire qui groupe des envois et présente ces envois groupés aux transporteurs est qualifié de chargeur sur la lettre de transport aérien. Aux États-Unis, ce transitaire/groupeur est appelé «transporteur aérien indirect»; il livre concurrence aux «transporteurs aériens directs». Ce transporteur aérien dit virtuel peut éluder les contraintes imposées par les droits de trafic.[8]

7 Voir le document S/C/W/163, paragraphes 136 à 142.

8 De telles considérations peuvent avoir influé sur la décision de Deutsche Post d'acheter Air Express International (un transitaire international innovateur) et Danzas.

TABLEAU 7

Évolution future des principaux marchés régionaux, 1996-2016

(Synthèse des projections de Boeing, Airbus et McDonnell Douglas, en tkm)

Région	Tonnes-kilomètres de fret (en millions) 1996	Tonnes-kilomètres (en millions) 2016	Croissance annuelle sur 20 ans (en%)	Part du marché mondial - 1996 (en%)	Part du marché mondial - 2016 (en%)
États-Unis	13,06	37,40	5,4	16,8	12,6
Europe-Asie	14,62	64,47	7,7	18,8	21,7
Europe-Amérique du Nord	12,31	34,60	5,3	15,8	11,6
Amérique	12,06	62,40	8,6	15,5	21,0
Asie-Amérique du Nord	5,36	34,77	9,8	6,9	11,7
Asie	20,46	63,96	5,9	26,3	21,5
Marché mondial	77,87	297,60	6,9	100	100

Source: Groupe de gestion du fret aérien, 1997.

22. Selon les prévisions, le marché mondial du fret aérien devrait tripler au cours des 15 prochaines années. Cependant, la croissance variera sensiblement d'une région à l'autre (tableau 7 ci-dessus).

23. La maturation du marché a accompagné l'évolution de trois types principaux de produits:

a) les services ordinaires: les tarifs de fret sont relativement bas (en général 5-6 dollars EU par kg pour un transport transatlantique) et ont tendance à baisser, les délais sont relativement longs (de trois à six jours);

b) les services express à délais garantis: les tarifs sont plus élevés (en général 20-25 dollars EU par kg pour les vols transatlantiques), les délais de livraison sont plus courts (d'une demi-journée à un jour pour la plupart des destinations) et garantis par contrat;

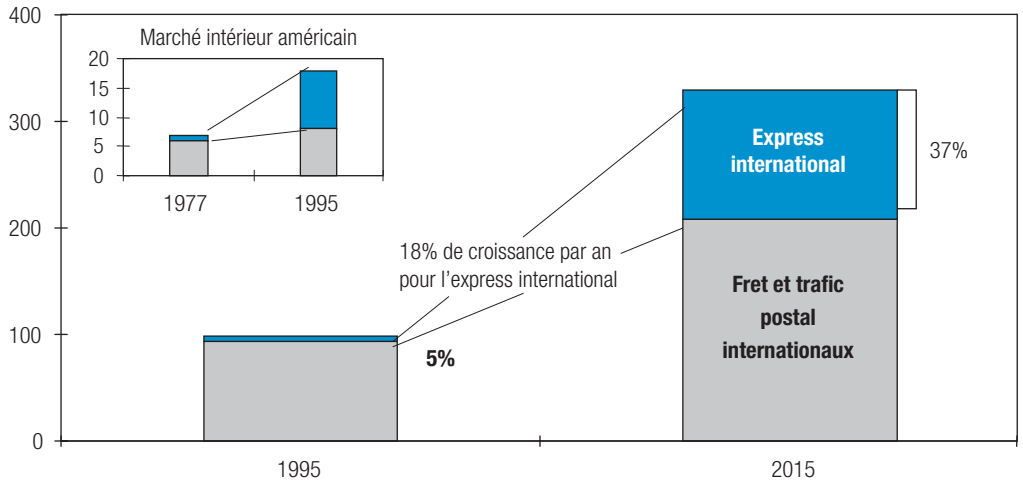
c) les services logistiques à valeur ajoutée: optimisation de la chaîne logistique (mode de transport, lieu de stockage, moment et coût de la livraison) au gré des besoins du client et de la situation du marché. Le transport est un élément de services plus complexes. Les prestataires de ces services gèrent aussi les stocks, les entrepôts sous douane et les stocks régulateurs des chargeurs. Ce segment du marché s'articule souvent autour de chargeurs et de transporteurs liés par des contrats à long terme. Dans ces cas, la définition de services et de tarifs n'est pas comparable à la définition normale pour les marchés traditionnels au comptant. L'information sur les tarifs de ce type de services n'est présentement pas disponible.

24. Les services de livraison internationale express devraient afficher une croissance considérable sur un horizon à moyen terme. Malgré l'absence de données précises à cet égard, les services logistiques à valeur ajoutée devraient vraisemblablement suivre la même tendance, leur point de départ étant cependant plus bas (graphique 8 ci-après).

GRAPHIQUE 8

Croissance prévue du marché de l'express aérien international

(Marché intérieur des États-Unis et marché international, en milliards de tkm)



Source: Boeing, 1997.

25. L'élargissement de la clientèle est un des principaux moteurs de la croissance et de la diversification du secteur du fret aérien. Ce secteur n'offre plus simplement un transport coûteux pour privilégiés qui tirent parti des déficiences du système postal et répond aux besoins particuliers de transport de biens périssables, urgents ou précieux. À la fin des années 90, la gamme des produits transportés par air s'est élargie, reflétant un marché commercial de plus en plus libéral et dynamique. Les principales catégories de marchandises transportées par air sont les pièces pour machines, les appareils électroniques, les instruments de haute technologie, les fleurs coupées, les arbres et plantes avec racines, le poisson, les crustacés, les pièces pour véhicules, les biens de consommation, les vêtements, les chaussures.

26. La majorité des compagnies qui transportent du fret transportent aussi du courrier postal. Le courrier est traité comme une marchandise à part du reste du fret visé aux termes de la Convention de Varsovie. Il doit se conformer à deux ensembles de règles: celles qui s'appliquent au transport aérien et celles qui concernent la poste. Dans la plupart des pays, l'acheminement du courrier postal ordinaire postule l'obtention d'autorisations des pouvoirs publics; l'Union postale universelle définit les règles d'application pertinentes.

27. Très peu d'opérateurs postaux possèdent ou exploitent leurs propres aéronefs. En Europe, seules la Suède et la France comptent de tels opérateurs (services intérieurs uniquement).

28. Le courrier (postal) aérien passe avant le fret général et les passagers aux termes des règles établies par la Convention de l'UPU.[9] La Convention attribue aussi une priorité plus faible au courrier de deuxième classe, et énonce les montants des plafonds tarifaires. L'objectif visé est d'assurer que sur les routes peu rentables, et dans le cas des paires de villes où il y a un service monopolistique, les tarifs imposés demeurent raisonnables. Dans le cas des paires de villes concurrentielles (Paris-New York, par exemple), les tarifs réels ont tendance à être beaucoup plus faibles que les tarifs de l'UPU. L'Association du transport aérien international (IATA) semblerait contester ce régime d'attribution des priorités et de plafonds tarifaires. Elle voudrait que le courrier soit assujetti à un régime commun et à des tarifs comparables aux tarifs de livraison express de fret. Des discussions à cet égard se poursuivent entre l'UPU et l'IATA.

29. Le courrier fait aussi l'objet de certaines préférences douanières. Par exemple, les envois postaux d'affaires sont exonérés de droits de douane, tandis que les imprimés et les envois directs sans adresse peuvent être assujettis à l'accise s'ils dépassent un certain seuil, qui varie d'un pays à l'autre. Par comparaison, le fret ordinaire se fait en vertu d'une lettre de transport aérien dont le prix est élevé (de 14 à 70 dollars EU), il doit être déclaré (marchandises fran-

9 Un tel caractère prioritaire est énoncé dans l'Accord de 1948 entre l'IATA et l'UPU et repris dans les articles 52 et 53 de la Convention de l'UPU.

ches de droits y compris) et dédouané dans une zone douanière. Les problèmes d'interopérabilité qui en découlent font l'objet d'un débat au sein de l'UPU.

B. STRUCTURE RÉGLEMENTAIRE ET ÉVOLUTION

30. La présente section décrit les caractéristiques spécifiques des services de fret dans le contexte des éléments réglementaires traditionnels: routes, tarifs, capacité, désignation, régime des services d'affrètement (charters), pratiques d'éviction, politique de la concurrence, créneaux, et propriété. Il y sera aussi fait mention des résultats de certaines démarches de déréglementation.

1. Routes aériennes

31. Du point de vue opérationnel, la manière la plus efficiente de gérer un réseau se rapporte au système en étoile; cela est également vrai des services de fret express. Cependant, l'ouverture de routes par les transporteurs qui exploitent des services réguliers est assujettie aux contraintes d'accords bilatéraux négociés d'une façon indépendante. Il est donc difficile pour les transporteurs de s'adapter à l'évolution du marché. Une telle conjoncture stimule la coopération avec les transporteurs tiers autorisés pour une route donnée. Il ne s'agit cependant pas là d'une stratégie optimale sous les angles des coûts et du contrôle de la qualité.

32. Dans certains pays, l'obtention des autorisations nécessaires pour ouvrir de nouvelles routes exige parfois un lobbying considérable. De ce fait, certains transporteurs ont dit souhaiter l'instauration d'un régime multilatéral assorti d'une clause de réciprocité. Certains transporteurs, comme FedEx, sont satisfaits du régime actuel. D'autres, comme UPS, ne le sont pas et militent en faveur d'un régime multilatéral qui ouvrirait toutes les routes sous réserve d'une sauvegarde unique, à savoir des conditions de stricte réciprocité.[10]

33. Le régime actuel du transport du fret demeure néanmoins, d'une façon générale, un régime plus libéral que celui du transport des passagers. La libéralisation du fret, à commencer par les routes, a servi d'essai en vue d'une libéralisation bilatérale plus vaste, notamment aux États-Unis. Cette distinction entre les services passagers et les services de fret n'est cependant pas généralement reprise dans les accords de services aériens. Ses promoteurs sont d'abord les pays qui souhaitent vivement voir le secteur du fret aérien se développer indépendamment des considérations nationales. La politique australienne de type «ciel ouvert» pour le transport du fret, la politique canadienne «aéroport ouvert» pour le fret à l'aéroport Mirabel de Montréal, et l'application, par le Mexique et l'Inde, de politiques libérales de transport de fret sont autant d'exemples d'une telle évolution.

34. Certains types de routes et certaines libertés (notamment la cinquième et la septième), bien que rarement accordés pour les services passagers, ont été inclus dans de récents accords ciel ouvert concernant le fret.[11] Les droits de septième liberté habilitent les compagnies à transporter des passagers et du fret entre deux pays autres que leur pays d'immatriculation sans faire escale dans celui-ci. Ils présentent un intérêt particulier pour les petites compagnies qui exploitent des routes en dehors du pays où elles sont établies et les grandes compagnies mondiales qui exploitent des réseaux internationaux en étoile. Ces deux catégories de transporteurs assurent des services entre des aéroports étrangers, sans que ces services aient leur lieu de départ ou leur destination ultime dans le pays d'immatriculation (il ne leur faudrait autrement que des droits de cinquième liberté). Les accords de services aériens allouant rarement des droits de septième liberté, beaucoup de transporteurs sont contraints de sous-traiter à des transporteurs locaux.

35. La tendance susmentionnée à la libéralisation est freinée par le fait que le fret, dans une proportion de 60 pour cent, est encore transporté dans la soute des aéronefs de transport de passagers qui sont davantage assujettis à des restrictions de routes. Ces «transporteurs mixtes» ont intérêt à s'opposer à la libéralisation des routes pour les transporteurs de fret (et leur pouvoir économique et politique est plus grand que ces derniers transporteurs). Les transporteurs mixtes estiment que les règles du jeu sont équitables, puisqu'ils offrent des prix plus bas que ceux des transporteurs tout cargo, mais des vols moins fréquents.

2. Désignation

36. Un transporteur doit être désigné aux termes des accords bilatéraux pour pouvoir offrir des services.[12] Malgré leur plus grande souplesse, les désignations multiples demeurent assujetties aux mêmes disposi-

10 La Chambre de commerce internationale (ICC) a endossé ce point de vue; document n° 322-3/5 Rev.3, 25 septembre 1998, «Déclaration de politique générale: Fret aérien et OMC», diffusé au Conseil du commerce des services au titre de document de salle, 18 mai 1999.

11 Voir le document S/C/W/163/Add.2, 10 novembre 2000, tableau 23, pages 55 et 56, disponible au Secrétariat de l'OMC. Une description des libertés de l'air se trouve dans le document S/C/W/163/Add.3, graphique 1, paragraphe 4.

12 Voir le document S/C/W/163/Add.3, paragraphes 62 à 67.

tions bilatérales. Dans le cadre du régime bilatéral, les désignations multiples limitées restreignent le nombre de transporteurs sur une route donnée, ce qui, ainsi qu'il a déjà été indiqué, peut susciter des difficultés particulières aux transporteurs tout cargo et aux transporteurs express.[13]

3. Capacité

37. Les limites de capacité établies par les accords de services aériens, qu'elles soient déterminées avant ou après le lancement d'un service, entravent l'adaptation fondée sur les facteurs du marché. Cependant, les accords de services aériens ne sont pas tous restrictifs de la même façon. Dans certains cas, il est possible de prendre en compte le rendement concurrentiel des transporteurs. Depuis quelques années, plusieurs accords de services aériens ont établi des clauses de capacité plus souples, particulièrement pour le transport du fret. Les augmentations de capacité sont négociées pour plusieurs années, sont automatiques à partir de certains niveaux minima de capacité ou sont liées à l'atteinte de coefficients donnés de remplissage. Cependant, relativement aux routes, le nombre limité de désignation que prévoient certains accords continue de représenter une contrainte opérationnelle importante.

4. Tarifs

38. L'évolution des tarifs des services de fret épouse, en principe, celle des tarifs passagers. Les situations ci-dessous peuvent donc se présenter.

i) Liberté tarifaire totale: sur certaines routes et pour certains types de services, les transporteurs peuvent fixer librement leurs prix sans ou presque sans que l'État intervienne. Tel est le cas par exemple des tarifs des services express et des tarifs dits unilatéraux dont la validité est limitée aux routes tracées entre deux États et qui ne doivent pas être approuvés, mais uniquement publiés (cas du trafic Allemagne-États-Unis). Il n'est, dans de nombreux cas, pas obligatoire de notifier les tarifs officiels, fût-ce même pour des raisons d'information.

ii) Approbation réglementaire des tarifs: la plupart des tarifs fret ordinaires demeurent néanmoins régis par des mécanismes réglementaires, notamment en dehors des États-Unis et de l'Union européenne. Cette situation se présente quand des accords bilatéraux de services aériens contiennent des clauses qui traitent de la fixation des tarifs, mais quand les transporteurs sont libres de fixer leurs prix. Les tarifs du fret sont dans ces différents cas arrêtés d'un commun accord, à l'échelon bilatéral ou multilatéral, par les compagnies désignées par le canal des conférences de trafic de l'IATA[14] et soumis pour approbation aux États intéressés. S'ils ne sont pas rejetés, les tarifs notifiés deviennent applicables à tous les autres transporteurs. Quelques États contrôlent ou imposent l'application de ces tarifs approuvés.

iii) À l'intérieur du territoire de l'UE, et sur les routes qui joignent les États-Unis et l'Union européenne, les accords tarifaires IATA sont généralement approuvés par les États sous réserve que les tarifs fixés soient des tarifs maxima et que les transporteurs restent libres d'en pratiquer de plus bas. Il n'y a par conséquent jamais dépassement des tarifs IATA publiés. Le transporteur qui doit relever un tarif en informe l'ensemble de la profession via l'IATA. Le tarif majoré est, sauf objection, incorporé dans l'accord tarifaire multilatéral à l'expiration d'un délai donné et devient alors applicable à tous les opérateurs liés par des accords interlignes.

39. L'obligation ou non-obligation de notification est un aspect important de la réglementation tarifaire. Certains pays exigent que les tarifs des transporteurs soient officiellement publiés en vue de faire obstacle à la pratique de prix préférentiels ou discriminatoires. D'autres n'interdisent pas la différenciation des tarifs et considèrent que leur notification est de nature à rigidifier les prix et à inviter à la collusion dans leur fixation. Ces derniers pays estiment que les publications commerciales des compagnies suffisent comme source d'information sur les tarifs. De larges écarts séparent les tarifs IATA et les tarifs réellement pratiqués par les transporteurs aériens.

13 La désignation d'UPS dans le cadre de l'Accord États-Unis-Chine, malgré une demande en provenance d'une importante compagnie aérienne de transport de passagers, peut être considérée comme étant une exception.

14 Pour de plus amples renseignements sur les conférences de trafic de l'IATA, voir le document S/C/W/163/Add.3, graphique 2, paragraphes 104 et 105.

40. L'établissement des tarifs de fret aérien se fondent surtout sur des considérations de marché.[15] L'équilibre entre l'offre et la demande varie selon les routes et le type de service et les tarifs pratiqués portent la marque de cette variabilité.

5. Autres éléments des accords bilatéraux de services aériens qui influent sur le secteur du fret

(a) Transbordement avec changement de gabarit

41. Certains accords de services aériens contiennent encore des clauses qui traitent du changement de gabarit, d'un aéronef à un autre. Cette possibilité présente un intérêt vital pour les transporteurs express parce qu'ils acheminent leur fret jusqu'à un aéroport-pivot ou au départ d'un aéroport-pivot. Les accords de trafic aérien stipulent pour la plupart que le transbordement avec changement de gabarit ne peut pas donner naissance à un service distinct, c'est-à-dire à un service qui va au-delà de ce que permettent les droits échangés par ces accords. Il s'agit là de restrictions importantes que les transporteurs express considèrent comme un obstacle.

(b) Services non réguliers de transport de fret

42. La crainte que les vols d'affrètement pour le transport de passagers nuisent aux vols réguliers prévaut aussi pour ce qui concerne le transport du fret, et gravite autour des charters parcellisés (dont la capacité peut être partagée entre plusieurs chargeurs). La plupart des pays sont adversaires de ce type de charters parce qu'ils y voient des concurrents des services réguliers. Le transport de fret dans la soute des aéronefs affrétés pour un service touristique est également souvent interdit, ce qui nuit à l'efficacité économique du transporteur, particulièrement sur les routes Nord-Sud. En revanche, de nombreux pays considèrent les charters affrétés totalement par un seul et même chargeur (charters complets) comme un segment particulier du marché et lui accorde un traitement plus libéral.

(c) Propriété

43. Les services de fret sont soumis à la règle générale de la propriété décrite ci-dessus. Les règles présentement en vigueur définissent en général le régime de propriété et de contrôle non seulement des compagnies, mais aussi des aéronefs qu'elles exploitent. Parfois, elles vont jusqu'à traiter de la nationalité des membres du personnel. Pour pouvoir obtenir une licence de transporteur aérien, l'entreprise candidate sera peut-être tenue de «posséder et exploiter» ses avions et de leur donner des équipages composés de nationaux. Ce genre d'obligation risque de faire obstacle à une pratique commerciale importante, à savoir la «location» et plus spécialement la «location avec équipage» d'avions-cargos étrangers. Cette pratique est une source importante de flexibilité pour le transport aérien parce qu'elle permet d'absorber les pointes saisonnières de trafic et de se lancer dans le transport de fret avec des capitaux limités. Les questions de réglementation et de sécurité qui peuvent entrer en jeu ont été décrites ailleurs.[16]

(d) Créneaux

44. La saturation des aéroports et les couvre-feux la nuit entravent le transport de passagers et de fret et le transport mixte. Environ 130 grands aéroports dans le monde sont officiellement «saturés», ce qui signifie qu'il est difficile d'en obtenir l'accès. C'est le cas de la plupart des grandes plates-formes de fret dans le monde à l'heure actuelle. Un nombre croissant de transporteurs tout cargo et de nouveaux entrants dans le segment du transport passagers ont lancé leur exploitation à partir d'aéroports «secondaires» non saturés.[17] Il se peut qu'ils bénéficient ainsi d'un avantage provisoire par rapport aux transporteurs express et aux transporteurs mixtes qui ont déjà structuré leurs réseaux et leurs activités en fonction de grands aéroports.

(e) Pratiques d'éviction par les prix

45. Les pratiques d'éviction par les prix constituent une grave menace pour la concurrence dans le secteur aérien, notamment en raison des risques de subventions

15 Les tarifs sont établis pour un ensemble de produits dont la valeur (par exemple les délais de livraison) varie selon les expéditeurs et les destinataires et dont le coût de mise en œuvre (par exemple, le volume et la fréquence des envois) diffère parmi les transporteurs. L'incidence déterminante du marché sur le rapport service-prix peut être illustrée par le développement du trafic trans-Pacifique de groupage induit par les rabais de quantité prévus dans les tarifs de base. Le volume du trafic de groupage a augmenté rapidement au cours des années 70, quand les transporteurs ont introduit un nouveau tarif plus avantageux pour les grands groupeurs qui a encore accentué l'écart entre les prix demandés aux groupeurs et les prix demandés par ceux-ci à leurs clients (le prix payé par les clients pour des services de fret est calculé sur la base des tarifs pratiqués par les groupeurs et non de ceux de la compagnie). Les écarts peuvent donc être considérables entre les prix demandés aux intermédiaires et aux clients finals ainsi qu'entre les tarifs offerts aux différents clients. Ces écarts ne sont pas la règle dans les services express. Les tarifs express sont modulés, mais cette modulation est dictée par des questions de poids et de vitesse (ainsi que par la puissance commerciale des transporteurs qui desservent les différentes routes) et les colis des particuliers voyagent sous le couvert de lettres de transport aérien distinctes.

16 Voir le document S/C/W/163.

17 Voir le document S/C/W/163/Add.5, paragraphes 2 à 6.

croisées entre routes et marchés. De plus, étant donné la large part des coûts fixes qui entre dans la structure des coûts des compagnies aériennes, ces dernières peuvent adopter un comportement qui s'écarte considérablement des pratiques viables d'établissement des prix, par une tarification au coût marginal dans le but de décourager les concurrents. Toutefois, il est très difficile d'établir une distinction entre une telle pratique d'éviction et un comportement agressif en matière de prix. Cette pratique d'éviction par les prix peut se produire tant sur le marché des passagers que sur celui du fret. Jusqu'à présent, les discussions concernaient la billetterie pour passagers, mais les tarifs du fret ne sont pas non plus à l'abri.

(f) Politique en matière de concurrence

46. D'une façon similaire, les principales causes concernant la concurrence ont uniquement visé les opérateurs de services passagers et été liées aux fusions, aux acquisitions, aux alliances coopératives, aux grands aéroports-pivots et aux systèmes informatisés de réservation (SIR). L'impact des distorsions sur le marché du fret semble avoir attiré beaucoup moins l'attention.

(g) Déréglementation du secteur du fret (au plan national et au plan international)

(i) États-Unis

47. La déréglementation des services de fret aux États-Unis est antérieure à la période présentement à l'étude (1993-2000). Elle a servi de modèle dans la déréglementation du transport de passagers aux États-Unis et, dans une certaine mesure, a eu une incidence sur la déréglementation intérieure des services de transport de fret dans l'Union européenne. Les mesures de libéralisation les plus pertinentes prévues dans l'Air Cargo Act de 1977 et l'Air Deregulation Act de 1978, concernant les opérations de fret, comprennent les mesures suivantes:

Libéralisation de l'octroi de licences: Les licences relatives tant au transport tout cargo qu'au transport mixte passagers/fret sont accessibles à tout nouvel arrivant «qui le peut et qui le veut». L'octroi de licences n'est pas soumis à des considérations de capacité de marché. L'aptitude technique est contrôlée par la Federal Aviation Administration (FAA) par le biais de licences distinctes passagers/fret (FAA 401) et tout cargo (FAA 418). Les licences de transport tout cargo n'étant pas soumises à des limites de type ou de volume, de gros porteurs peuvent être utilisés pour le transport de fret. Les capacités financières et de gestion sont contrôlées par le Département des transports (DOT). L'accès au marché des transporteurs indirects qui n'exploitent pas eux-mêmes leurs avions (transitaires et chargeurs liés par des accords de coopération, précédemment soumis à une lourde réglementation) est totalement libéralisé sous réserve uniquement d'une assurance en matière de responsabilité privée.

Ouverture des routes: Les routes intérieures ne font plus partie intégrante des certificats de transporteur et les transporteurs possédant une licence peuvent opérer sur toutes les routes américaines. L'accès aux routes internationales dépend, comme par le passé, d'accords bilatéraux en matière de services aériens, conclus par le DOT en fonction de l'intérêt public. En cas de demandes multiples et conflictuelles sur des routes internationales, l'intérêt public américain est précisé lors d'audiences publiques devant le DOT. L'abandon de routes, qui nécessitait autrefois l'autorisation du CAB déclarant l'abandon d'intérêt public, est libéralisé. Le seul cas où un préavis du transporteur est obligatoire est celui où il envisage d'interrompre la desserte d'un aéroport desservi dans le cadre du programme Essential Air Service (EAS).

Libéralisation des tarifs: Les tarifs internationaux continuent à être fixés par le biais des conférences de trafic de l'IATA, à l'exception des prix offerts par les transporteurs jouissant d'une immunité antitrust américaine sur les marchés bilatéraux américains de «ciel ouvert».

Fin des subventions croisées: Les transporteurs étant désormais libres d'abandonner certains services et de surcroît dans l'incapacité de subventionner les routes non profitables par le biais d'activités rentables, un Essential Air Service Program a été adopté. Le DOT gère le programme, fixe le niveau de subvention pour les obligations de service public et sollicite les offres des transporteurs pour ces services.

Période transitoire: Un délai de grâce est accordé aux transporteurs en place pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, qui les exposera totalement à la concurrence. Dans le secteur du fret, cette période transitoire est fixée à un an et pendant cette année seuls les transporteurs directs qui disposaient de certificats sont autorisés à opérer.

48. Le cadre réglementaire tel qu'il est décrit ci-dessus n'a pas changé sensiblement. Ses résultats sont bien connus; ils ont favorisé l'émergence des transporteurs express.[18]

(ii) Union européenne (UE)

49. L'équivalent européen du US Cargo Act, le Règlement (CEE) n° 294/91 du Conseil, est appelé communément «Règlement relatif à la déréglementation du fret aérien de 1991». Ce règlement s'appuie sur une proposition de la Commission relative au fret aérien, qui a été soumise aux États membres en 1990. À plusieurs égards, il a devancé le troisième train de mesures, et a servi d'essai type en vue de ce dernier.[19] Ses principales dispositions sont les suivantes:

Libéralisation des règles relatives au régime de propriété: Les conditions relatives à la propriété et au contrôle nationaux, qui régissaient l'accès aux routes européennes intérieures (conditions figurant précédemment dans les accords bilatéraux relatifs aux services aériens intraeuropéens) ont été supprimées. Les compagnies aériennes pouvaient accéder à toutes les routes internationales pour autant que leur propriété et leur contrôle restaient dans des mains communautaires. Les licences en matière de fret octroyées dans un pays européen devenaient valables dans d'autres pays de la Communauté européenne. C'était là la première application du principe de transporteur communautaire européen applicable dès lors que «le lieu principal d'activité, la propriété majoritaire et le contrôle effectif d'un transporteur sont et restent entre les mains de ressortissants de la Communauté».

Une solution *ad hoc* a été trouvée pour régler la situation des transporteurs de fret non européens établis depuis plusieurs années et qui étaient considérés *de facto* comme des sociétés européennes. Le Conseil européen a résolu ce problème en incluant dans le règlement n° 284 une liste de compagnies aériennes à qui a été octroyé le statut de transporteur communautaire aux fins de la réglementation. Cette solution ressemble à s'y méprendre à la détermination *ad hoc* de la citoyenneté américaine pour les transporteurs, laissée au pouvoir d'interprétation du DOT.

Ouverture de routes et droits de trafic: Les droits au titre des troisième, quatrième et cinquième libertés de trafic ont été accordés sans restriction à l'ensemble des transporteurs de fret communautaires sur toutes les routes intérieures. Les droits de septième et huitième libertés ont été octroyés dans le cadre du troisième train de mesures (1993).

Flexibilité opérationnelle: Une flexibilité opérationnelle totale a été octroyée aux transporteurs (liberté en ce qui concerne la fréquence des services, l'adaptation de la capacité, le type d'appareil utilisé et le changement de gabarit). Le Parlement européen a ajouté des considérations relatives aux formalités douanières, nécessaires au bon fonctionnement de tout environnement commercial. Certaines restrictions opérationnelles, imposées par les organismes de tutelle nationaux, ont toutefois été autorisées en cas de saturation des capacités aéroportuaires, de pénurie de créneaux horaires et de poursuite d'objectifs en matière d'environnement et de sécurité.

La Commission a commencé à passer les transporteurs européens au crible de sa politique de concurrence.[20]

Libre fixation des tarifs: La déréglementation de 1991 a laissé aux transporteurs de fret européens une totale liberté en matière de fixation des tarifs. Le principe selon lequel la Commission a le droit de désapprouver des tarifs si elle les estime «exagérément élevés ou bas» a été supprimé pour les tarifs du fret à compter de 1991. Les transporteurs de fret ne devaient communiquer leurs grilles tarifaires au grand public que sur demande. Dans le contexte de sa politique générale de la concurrence, la Commission s'est réservé le droit d'intervenir si elle estime que les taux du marché sont prédateurs ou anticompétitifs.

L'exemption par catégorie, qui permettait une consultation sur les tarifs de fret intraeuropéens et par laquelle il était dérogé au droit européen de

18 Une plus ample information sur l'impact économique de la déréglementation du fret aérien aux États-Unis se trouve dans le document de l'OCDE DSTI/DOT(99)1, «Réforme de la réglementation du fret aérien international», 6 avril 1999, paragraphes 292 à 310, pages 87 à 89.

19 De plus amples détails sur les dispositions de ces trains de mesures se trouvent dans le document S/C/W/163/Add.2, 10 novembre 2000, tableau 26, page 65.

20 Un accord de fret conjoint entre Lufthansa et Aer Lingus a nécessité le feu vert de la Commission, tout comme l'introduction d'un système informatisé commun pour la logistique du fret (Global Logistics System) par Air France, Lufthansa, JAL et Cathay Pacific. Ces derniers devaient s'engager à ce que leur système informatisé commun «respecte les exemptions par catégorie octroyées pour les SIR dans le domaine des services de passagers».

la concurrence, est venue à expiration en 1997. L'IATA a demandé, au nom de ses membres, une exemption individuelle.

Services réguliers et services non réguliers: Le Conseil européen a décidé d'appliquer la déréglementation du fret à la fois aux services réguliers et non réguliers.[21] Conformément à l'objectif de promotion de l'émergence d'un secteur du transport express véritablement européen, le Conseil a décidé d'exclure du champ d'application de la nouvelle réglementation «les services non réguliers affrétés par des transporteurs intégrés» (qui étaient en réalité des opérateurs étrangers).

50. Le cadre réglementaire décrit ci-dessus a partiellement été remplacé par le troisième train de mesures, en 1993. Il n'a pas, pour l'essentiel, changé.

51. Selon l'OCDE, l'incidence de la libéralisation du fret aérien en Europe a été limitée, par rapport à celle de la libéralisation aux États-Unis. Les causes peuvent être liées à la relativement petite taille du marché du fret européen et aux contraintes issues du degré élevé de saturation et de l'environnement.[22] Compte tenu de ses éléments, aucun grand changement structurel ne s'est produit dans le secteur du fret aérien européen immédiatement après la déréglementation. On n'a observé aucune nouvelle arrivée importante et aucun grand développement ni restructuration n'ont eu lieu au niveau des flux de trafic et des structures des réseaux. Cependant, ces réformes auront aidé les transporteurs à s'adapter au troisième train de mesures de libéralisation du transport aérien plusieurs années à l'avance.

(iii) Politiques du «ciel ouvert» pour le fret

52. La politique de ciel ouvert des États-Unis a toujours comporté des éléments se rapportant au fret. Par exemple, les accords de ciel ouvert comprenaient deux dispositions spécifiques aux services tout cargo: l'appui au sol compétitif (propres services d'assistance au sol, droits intermodaux, redevances d'usage) et le traitement libéral pour les services de fret non réguliers.

53. Le premier accord de ciel ouvert, l'Accord États-Unis-Pays-Bas (1992), comportait plusieurs éléments novateurs. Sa portée s'étendait au transport terrestre et à la tarification multimodale.[23] Il s'agit là de dispositions qui rappellent les dispositions visant le transport multimodal prévues dans la liste modèle établie au titre de l'AGCS pour les transports maritimes. Un échange de mémorandum a supprimé, en 1996, les conditions en matière de notification de tarifs de fret. Parallèlement à l'accord, l'immunité antitrust accordée à l'alliance KLM-Northwest a permis la création d'un service mixte de fret, l'offre d'un partage de codes et la coordination de leurs tarifs.

54. Dans le cas de l'Allemagne, un premier accord tout cargo passé avec les États-Unis en 1994 a précédé l'accord global passé entre ces pays en 1996. L'accord tout cargo de 1994, qui ne visait que le secteur du tout cargo régulier, a introduit les droits de septième liberté (sous réserve que les ASA bilatéraux avec des pays tiers accordent les droits de trafic nécessaires). Les droits multimodaux des transporteurs de fret ont été couverts dans l'Accord, «sous réserve des lois et règlements pertinents et sur la base de la réciprocité». De ce fait, il a été possible de fournir à Lufthansa Cargo une licence de transport de fret l'autorisant à effectuer du transport terrestre entre États.

55. D'une façon similaire, l'Accord bilatéral global de 1998 entre les États-Unis et le Japon avait été précédé d'un accord tout cargo en 1996. L'accord de 1998 n'était pas du type ciel ouvert puisqu'il appliquait toujours le principe de capacité prédéterminée. Il a néanmoins permis l'octroi de nouveaux droits de troisième, quatrième et cinquième libertés.[24] Un accord global passé entre les États-Unis et la France octroie des droits de cinquième liberté aux transporteurs tout cargo.

56. D'autres pays ont entrepris d'instaurer des principes de ciel ouvert pour le transport tout cargo. Il y a eu, par exemple, des accords entre le Luxembourg et l'Inde, et entre les Pays-Bas et la Malaisie. Dans ce dernier cas, l'accord prévoit l'octroi des droits de troisième, quatrième et cinquième libertés, des dispositions libérales sur le «changement de gabarit»,

21 Jusqu'en 1991, le marché européen se composait du segment des services réguliers, occupé par des compagnies aériennes nationales dans le cadre d'ASA restrictifs et d'un segment des services non réguliers (en particulier au Royaume-Uni et en Belgique), ce dernier étant davantage concurrentiel et dynamique. Le segment non régulier a jeté les bases des services express en Europe.

22 Par exemple, la part du fret européen dans le fret total transporté par KLM est inférieure à 20 pour cent.

23 La disposition pertinente porte ce qui suit: «Les compagnies aériennes peuvent choisir d'assurer leur propre transport terrestre ou de faire assurer celui-ci par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs, y compris par d'autres compagnies aériennes et des prestataires de fret indirects. Ces services de fret multimodaux peuvent être offerts à un prix unique de bout en bout pour le transport combiné air-sol pour autant que les chargeurs ne soient pas induits en erreur quant aux caractéristiques de ce transport.»

24 Des détails précis sur cet accord se trouvent au document de l'OCDE DSTI/DOT (99) 1, 6 avril 1999, paragraphes 369 à 377, pages 96 et 97.

la tarification, les droits commerciaux et les droits multimodaux. Le récent Accord de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) (signé le 1er mai 2001 entre cinq États membres) contient des dispositions plus libérales pour ce qui concerne le fret que pour ce qui concerne les passagers. Il prévoit des droits de septième liberté pour tous les signataires relativement au fret, mais conserve leur caractère facultatif aux droits de septième liberté pour ce qui concerne les passagers.

57. Malgré la libération issue des accords ciel ouvert quant au transport de fret, diverses questions demeurent en suspens. Le tableau 8 ci-dessous, préparé par le Secrétariat de l'OCDE, donne une liste de contraintes et de sujets de préoccupation.

TABLEAU 8

Questions pendantes en matière de fret dans le cadre des accords de «ciel ouvert»

Problèmes	Situation dans le cadre des accords de «ciel ouvert»	Impact sur le marché et la concurrence
Désignation des transporteurs	Transporteurs désignés nominalement par leurs autorités de tutelle	Entrave directe à l'entrée si l'accès au marché (désignation) n'est pas garanti à tous les transporteurs agréés
Propriété et contrôle	Les accords de «ciel ouvert» ne contiennent pas de dispositions relatives aux questions de propriété et de contrôle	Les restrictions à la propriété et au contrôle empêchent l'optimisation du périmètre des compagnies et l'accès au capital
Droits «point à point» contre droits de trafic à multipoints	Pendant la période de démarrage de la plupart des accords, seules des routes données (désignées) bilatérales et au-delà sont ouvertes à la concurrence	Les compagnies aériennes ne peuvent configurer ni optimiser leurs réseaux librement, sur la base de critères techniques et économiques constants
Réciprocité (pays tiers) des droits de cinquième liberté	Sur une base autonome, un accord bilatéral de «ciel ouvert» ne garantit que les droits de cinquième liberté octroyés entre deux pays partenaires	Ces droits de cinquième liberté n'ont aucune valeur pratique si les pays «au-delà» potentiels n'octroient pas à leur tour des droits de cinquième liberté
Droits de septième liberté	La plupart des accords de «ciel ouvert» n'incluent pas les droits de septième liberté	Les limitations de trafic entre pays tiers sont une entrave à l'optimisation des réseaux des transporteurs
Droits de huitième liberté	Le cabotage consécutif n'est pas inclus dans les accords de «ciel ouvert»	Entrave à l'accès au marché des transporteurs d'outre-mer et à l'optimisation du réseau sur les grands marchés nationaux et régionaux
Services non réguliers	Inégalité de traitement par rapport aux services réguliers. Seules les règles les moins restrictives en matière d'affrètement des deux pays sont applicables	La disparité de traitement entraîne une distorsion de la concurrence et de la complémentarité entre deux types de services et de compagnies (au profit d'une seule)
Accès à l'aéroport et aux infrastructures	L'accès aux infrastructures aéroportuaires n'est pas inclus dans la plupart des accords de «ciel ouvert» (tant en ce qui concerne les heures de pointe «transports mixtes» que les couvre-feux «tout cargo»)	La discrimination et la pénurie en matière de créneaux horaires peuvent éroder les droits de trafic octroyés
Octroi de licences multimodales (sol)	Les dispositions relatives à l'accès au réseau routier sont négociées au cas par cas dans chaque accord	Les restrictions en matière d'acheminement terrestre peuvent altérer l'accès au marché des transporteurs internationaux et la qualité des services
Facilitation douanière	La facilitation douanière n'est pas traitée dans la plupart des accords de «ciel ouvert»	Les retards et/ou la discrimination en matière de dédouanement/ prédédouanement peuvent gêner l'accès au marché et la concurrence
Alliances stratégiques et politique de la concurrence	Les accords de «ciel ouvert» ne contiennent pas de dispositions relatives à la politique de la concurrence. Les alliances commerciales internationales se voient fréquemment octroyer une immunité antitrust en guise de compensation	Il n'y a pas de règles types en matière de concurrence sur les routes internationales. Les immunités antitrust accordées au cas par cas peuvent entraîner des distorsions de la concurrence entre alliances

Source: OCDE (1999).

58. L'étude de 1996 menée par la Cour des comptes des États-Unis (GAO) constitue une autre source de renseignements sur les restrictions et les entraves avec lesquelles les transporteurs de fret doivent composer.[25]

Les 22 transporteurs tout cargo des États-Unis qui ont répondu au questionnaire ont dit éprouver des problèmes à 81 aéroports étrangers (voir les tableaux A2 à A5). Certains des points alors soulevés, particulièrement ceux dont fait mention le tableau 5, pourraient peut-être être traités dans le cadre de l'AGCS actuel.

25 GAO/RCED 97-13 «Report to Congressional Requesters: DOT's Efforts to Promote US Air Cargo Carrier's Interest», octobre 1996.

TABLEAU A1
Les 50 premières compagnies aériennes de transport de fret (1999)

Classement		Compagnie aérienne	Taille de la flotte	Pays	Trafic de fret (tkm)		Trafic total (tkm)		Nombre d'employés
1999	1998				Million	Variation	Million	Variation	
1	1	United Airlines	603	États-Unis	4 475	-6,1%	22 648	1,2%	100 001
2	2	American Airlines	714	États-Unis	3 325	4,7%	19 538	3,1%	101 740
3	3	Delta Air Lines	600	États-Unis	2 554	-7,6%	17 727		72 000
4	5	Northwest Airlines	424	États-Unis	3 758	19,5%	14 498	13,2%	52 000
5	4	British Airways	268	Royaume-Uni	4 536	6,1%	16 256	1,1%	65 640
6	6	Continental Airlines	364	États-Unis	1 606	4,7%	10 298	10,3%	
7	8	Air France	227	France	5 237	6,9%	12 781	11,2%	59 000
8	7	Japan Airline	135	Japon	4 538	11,0%	12 738	7,1%	18 974
9	9	Lufthansa Airlines	233	Allemagne	7 072	5,6%	8 059	13,2%	
10	10	US Airways	384	États-Unis	482	-5,1%	6 503	0,1%	43 028
11	11	Singapore Airlines	92	Singapour	5 668	15,2%	12 038	11,8%	27 386
12	12	Qantas Airways	104	Australie	1 783	-2,5%	8 912	0,3%	28 226
13	13	KLM Royal Dutch	97	Pays-Bas	4 149	6,8%	10 070	4,4%	27 302
14	15	Southwest Airlines	327	États-Unis	216	-0,1%	5 283	16,1%	27 653
15	14	All Nippon Airways	140	Japon	1 510	12,5%	6 615	12,0%	14 639
16	17	TWA[a]	188	États-Unis	834	2,0%	4 609	5,6%	
17	16	Cathay Pacific	62	Chine	3 817	15,8%	7 768	7,7%	13 159
18	18	Air Canada	158	Canada	1 389	3,6%	4 899	4,2%	
19	20	Thai Airways Int'l	77	Thaïlande	1 644	6,2%	5 097	11,2%	
20	19	Alitalia	146	Italie	1 637	7,6%	5 277	4,7%	20 770
21	22	Korean Air	111	Rép. de Corée	5 962	14,1%	9 422	14,0%	14 107
22	23	Malaysia Airlines	93	Malaisie	1 670	12,9%	4 856	20,5%	21 687
23	21	Iberia	179	Espagne	778	-4,3%	3 893	4,1%	26 935
24	24	Swissair	74	Suisse	1 724	7,5%	4 955	12,6%	
25	27	America West	132	États-Unis	138	-7,1%	2 723	8,1%	13 370

Classement		Compagnie aérienne	Taille de la flotte	Pays	Trafic de fret (tkm)		Trafic total (tkm)		Nombre d'employés
1999	1998				Million	Variation	Million	Variation	
26	26	Canadian Airlines Int'l[b]	80	Canada	744	9,3%	3 131	1,1%	16 807
27	32	Virgin Atlantic Airways	28	Royaume-Uni	901	19,8%	3 304	13,3%	6 500
28	25	Varig	89	Brésil	927	-28,2%	3 274	-14,0%	15 605
29	30	Condor Flugdienst	47	Allemagne			2 070	10,0%	2 701
30	33	China Airlines	49	Taipei chinois	3 381	17,8%	5 440	15,7%	8 999
31	28	Britannia Airways	33	Royaume-Uni	44	-12,6%	1 850	-6,8%	
32	31	SAS	154	Suède	793	-1,3%	2 835	5,8%	28 863
33	29	LTU Int'l Airways	35	Allemagne	160	-7,3%	1 982	-10,0%	5,400
34	34	Air New Zealand	37	Nouvelle-Zélande	833	-2,1%	2 675	2,4%	9,177
35	35	Saudi Arabian Airlines	99	Arabie saoudite	1 017	8,9%	2 783	5,2%	
36	37	Alaska Airlines	91	États-Unis	105	-6,3%	1 827	23,7%	
37	36	China Southern Airlines	74	Chine	616	10,4%	2 003	4,6%	
38	38	Japan Air System	82	Japon	193	27,1%	1 244	-6,5%	5,667
39	40	EVA Air	35	Tapei chinois	3 150	23,9%	4 783	18,3%	
40	46	Sabena	53	Belgique			1 594	15,5%	12,717
41	44	South African Airways	52	Afrique du Sud	689	88,8%	2 244	26,9%	9,014
42	45	American Trans Air	56	États-Unis			1 533	8,8%	
43	41	Aeroflot	110	Russie	584	13,9%	2 061	3,4%	
44	43	Airtours Int'l	31	Royaume-Uni	44	-6,2%	1 421	-0,4%	
45	65	Air 2000	27	Royaume-Uni	14	880,3%	1 437	44,7%	2,345
46	48	Emirates	32	UAE	1 074	29,4%	2 613	21,1%	4,978
47	42	Ansett Australia	64	Australie	102	-63,7%	1 559	-13,0%	14,876
48	47	Air China	65	Chine	1 526	42,6%	2 934	23,5%	12,900
49	49	THY Turkish Airlines	75	Turquie	313	20,3%	1 578	6,6%	9,527
50	57	Asiana Airlines	51	Rép. de Corée	2 252	26,7%	14 312	22,1%	5,835
Total			**7 481**		**89 964**	**24,4% Moyenne**	**309 950**	**8,6% Moyenne**	**+1 million[c]**

a American Airlines a acquis TWA.

b Air Canada a acquis Canadian Airlines et l'a maintenant entièrement intégrée.

c Il s'agit là d'un chiffre estimatif puisque les données inconnues ont fait l'objet d'une estimation.

Source: *Airline Business,* septembre 2000.

TABLEAU A2

Problèmes associés à la réglementation nationale aux aéroports étrangers
(selon les transporteurs tout cargo des États-Unis)

Problème	Nombre de transporteurs répondants	Nombre d'aéroports					
		Nombre d'aéroports visés	Amérique latine	Europe	Moyen-Orient/ Afrique	Région Asie-Pacifique	Canada
Lourdeur des exigences juridiques et administratives[a]	6	25	13	0	1	11	0
Déni des droits de trafic[b]	4	17	8	1	0	3	5
Difficulté d'obtention des licences/autorisations de vol	8	15	6	2	1	6	0
Droits intermodaux restreints[c]	3	12	3	0	0	8	1
Difficultés ou retards dans le dédouanement du fret	5	10	6	1	1	2	0
Interdiction de vol à certaines heures	7	10	2	3	0	4	1
Insuffisance des créneaux de décollage et d'atterrissage aux aéroports saturés	7	7	1	1	0	5	0
Opérations limitées à des aéroports moins satisfaisants	4	7	2	1	0	2	2
Taxes discriminatoires	2	5	1	1	0	3	0
Amendes excessives en cas de violation des règlements	1	3	3	0	0	0	0
Difficultés de conversion de la monnaie et de transfert[d]	2	3	3	0	0	0	0
Taxes excessives	2	3	1	0	0	2	0
Droits de douane excessifs	1	1	0	0	0	1	0
Autres problèmes[e]	1	1	0	0	0	1	0
Total[f]	13	50	19	6	3	16	6

Note: Le sondage définit les redevances discriminatoires comme étant des redevances différentes ou des taxes différentes pour les mêmes produits ou services, et les redevances excessives comme étant des redevances dont le montant dépasse considérablement le coût des produits, des services ou de l'utilisation des installations y compris un montant raisonnable pour le rendement de l'actif.

a Exigences qui imposent un fardeau important sur les compagnies aériennes sous l'angle des coûts ou de la supervision de la gestion.

b Interdiction d'exploitation pour des routes autorisées aux termes des accords bilatéraux.

c Restrictions sur la possibilité d'exploiter une activité de camionnage qui fournirait des services de ramassage et de livraison.

d Difficulté de convertir en dollars les recettes réalisées en monnaie locale, ou de transférer ces recettes aux États-Unis.

e Y compris les redevances pour l'exploitation au-delà des seuils établis relativement au bruit des aéronefs ou aux émissions.

f Dans les tableaux A2 à A5 y compris, le total qui figure au bas de la première colonne («Nombre de transporteurs répondants») indique le nombre de compagnies aériennes qui ont répondu au questionnaire d'enquête. De même, les totaux indiqués au bas des colonnes 2 à 7 (colonnes de «Nombre d'aéroports visés» jusqu'à «Canada») indiquent le nombre d'aéroports individuels mentionnés dans les réponses au questionnaire. Cela explique pourquoi la somme des chiffres dans les colonnes ne correspond pas aux totaux indiqués au dernier rang des tableaux A2 à A5.

Source: Réponses des compagnies aériennes tout cargo des États-Unis au questionnaire de la GAO, (page 53, GAO/RCED-97-13 International Aviation).

TABLEAU A3

Problèmes liés aux politiques et services aux aéroports étrangers

(selon les transporteurs tout cargo des États-Unis)

Problème	Nombre de transporteurs répondants	Nombre d'aéroports					
		Nombre d'aéroports visés	Amérique latine	Europe	Moyen-Orient/ Afrique	Région Asie-Pacifique	Canada
Droits d'atterrissage excessifs	8	15	4	2	0	8	1
Droits d'atterrissage discriminatoires	5	13	5	0	0	8	0
Modalités de paiement discriminatoires[a]	5	12	5	6	0	1	0
Prix excessif du carburant	7	11	7	1	0	3	0
Autres problèmes liés aux frais de l'utilisateur[b]	3	9	4	2	0	3	0
Prix du carburant discriminatoire	4	7	6	0	1	0	0
Problèmes de maintenance et de soutien technique[c]	3	6	3	1	0	2	0
Autres problèmes liés aux services d'aéroport et d'aéronef[d]	2	5	0	0	0	5	0
Total	**14**	**48**	**20**	**10**	**1**	**16**	**1**

Note: Le sondage définit les redevances discriminatoires comme étant des redevances différentes ou des taxes différentes pour les mêmes produits ou services, et les redevances excessives comme étant des redevances dont le montant dépasse considérablement le coût des produits, des services ou de l'utilisation des installations y compris un montant raisonnable pour le rendement de l'actif.

a Par exemple, les compagnies aériennes étrangères doivent payer les services en dollars EU, tandis que les transporteurs nationaux peuvent payer lesdits services en monnaie locale.

b Les autres problèmes relatifs aux frais d'utilisation signalés par les répondants comprennent l'imposition de redevance avec peu ou pas de services en contrepartie.

c Impossibilité d'obtenir les services d'entretien et de soutien technique nécessaires pour une exploitation efficiente, ou restriction imposée sur la possibilité, pour une compagnie aérienne, d'exécuter elle-même les fonctions d'entretien et de soutien technique.

d Comprend l'imposition discriminatoire de taxes sur la valeur ajoutée et de redevances en route.

Source: Réponses des compagnies aériennes tout cargo des États-Unis au questionnaire de la GAO, (page 54, GAO/RCED-97-13 International Aviation).

TABLEAU A4

Restrictions sur l'assistance fret
(redevances d'assistance fret excessives)

Problème	Nombre de transporteurs répondants	Nombre d'aéroports					
		Nombre d'aéroports visés	Amérique latine	Europe	Moyen-Orient/ Afrique	Région Asie-Pacifique	Canada
Installations d'entreposage insatisfaisantes	6	16	4	2	0	10	0
Restriction sur les services de piste	8	14	7	3	0	4	0
Redevances discriminatoires	2	12	1	2	0	9	0
Restrictions sur les services de piste	5	11	3	1	0	7	0
Redevances discriminatoires pour l'assistance fret	4	8	3	0	0	5	0
Redevances excessives pour les services de piste	4	8	3	3	0	2	0
Autres problèmes liés à l'assistance au sol[a]	2	7	0	0	0	4	3
Redevances discriminatoires pour les services de piste	2	7	2	0	0	5	0
Total	**13**	**31**	**9**	**7**	**0**	**12**	**3**

Note: Le sondage définit les redevances discriminatoires comme étant des redevances différentes ou des taxes différentes pour les mêmes produits ou services, et les redevances excessives comme étant des redevances dont le montant dépasse considérablement le coût des produits, des services ou de l'utilisation des installations y compris un montant raisonnable pour le rendement de l'actif.

a Les autres problèmes de cette nature signalés par les répondants comprenaient les aires de trafic de fret insuffisantes

Source: Réponses des compagnies aériennes tout cargo des États-Unis au questionnaire de la GAO.

TABLEAU A5

Importants problèmes associés aux restrictions sur la commercialisation et la distribution locale aux aéroports étrangers, selon les compagnies aériennes tout cargo des États-Unis, par région

Problème	Nombre de transporteurs répondants	Nombre d'aéroports					
		Nombre d'aéroports visés	Amérique latine	Europe	Moyen-Orient/ Afrique	Région Asie-Pacifique	Canada
Restrictions sur les réseaux de distribution locale[a]	3	12	3	0	0	9	0
Restrictions sur le nombre de bureaux de vente, la taille de l'effectif et le type d'employé	2	2	1	0	0	1	0
Restrictions sur la publicité locale	1	2	0	0	0	2	0
Total	**4**	**13**	**4**	**0**	**0**	**9**	**0**

a Les réseaux de distribution locale sont le moyen qui permet à une compagnie aérienne de distribuer le fret à sa destination finale après l'avoir déchargé de l'aéronef.

Source: Réponses des compagnies aériennes tout cargo des États-Unis au questionnaire de la GAO (page 54, GAO/RCED-97-13 International Aviation).

VI. ACTIVITÉS DE TRANSPORT MULTIMODAL[26]

1. Transport multimodal du fret aérien

(a) Camionnage

59. Il existe deux principales formes d'activité de transport multimodal de fret: le camionnage et les transports air-mer. Le terme camionnage (dans le cadre du transport de fret aérien) dénote une forme de transport dans laquelle les compagnies mixtes et les transports express recourent davantage au camionnage terrestre pour le transport du fret. Les transporteurs, grâce à cette forme de transport, tentaient d'échapper aux restrictions qui pèsent sur les opérations associées à la cinquième liberté. En plus d'être plus efficace et moins cher, le camionnage offre un avantage dans certaines situations, comme les situations suivantes: i) lorsque le volume de chargement disponible sur les vols réguliers est insuffisant, ii) lorsque certaines caractéristiques de l'envoi (dimensions, poids, etc.) empêchent l'exploitant de l'aéronef de le prendre en charge, iii) lorsque le transport ne s'effectue pas dans les 12 heures de la remise des marchandises au transporteur (surtout dans le cas de la messagerie express), iv) lorsque l'envoi a manqué les correspondances prévues et v) lorsqu'un aéroport est encombré. Le camionnage permet la livraison terrestre aux aéroports d'arrivée ou de départ (un service d'apport routier pour les transporteurs aériens). En Europe, le fret aérien ne peut être transporté par route que s'il est couvert à la fois par une lettre de transport aérien et la lettre de voiture prescrite par la Convention sur les transports de marchandises par route (CMR).

60. Selon les estimations, le camionnage s'effectue aujourd'hui au rythme de 16 000 déplacements par semaine sur 1 000 liaisons interurbaines aux États-Unis. Les données correspondantes pour l'Europe sont de 7 000 par semaine sur 400 liaisons interurbaines. Par exemple, en 1997, le quart environ du fret aérien allemand a ainsi été transporté par route (soit 767 000 tonnes sur 2,88 millions). En raison des caractéristiques géographiques de l'Europe, et du fait que la réglementation permet un tel choix, le «camionnage dans le cadre du fret aérien» a connu une bonne croissance sur le marché européen.[27]

(b) Transports air-mer

61. D'une façon générale, les transporteurs recourent aux transports air-mer quand ils ne disposent pas de droits de trafic dans le pays d'origine des marchandises, auquel cas ils font expédier les marchandises par bateau vers un pays où ils peuvent obtenir de tels droits. Le transport air-mer convient particulièrement bien aux envois entre la région Asie-Pacifique et l'Europe, avec escale dans le Golfe, ainsi que sur certaines routes qui traversent le Pacifique.

62. Les transports air-mer exigent un permis spécial. Traditionnellement, les licences accordées pour le transport avaient un caractère de spécificité modale et étaient liées à des règles en restreignant l'accès (et notamment dans les domaines du transport aérien et du transport routier). Bien que les restrictions susmentionnées aient dans une grande mesure été supprimées, des traces de la spécificité modale dans la délivrance de licences subsistent encore. Par exemple, la politique d'octroi de licence de l'UE dispose que «le transporteur aérien doit avoir le transport aérien pour activité unique ou principale, exercée conjointement avec une activité commerciale liée à l'exploitation, la réparation ou l'entretien d'avions». Ce ciblage sur l'aérien est à l'image de ce qui se fait dans d'autres modes de transport. Dans plusieurs pays, les licences de transport par route et par chemin de fer sont également strictement modales. Cette limitation stricte de la validité des licences à un seul mode de transport est source de difficultés supplémentaires et de surcoûts pour le transport multimodal.

(c) Observations générales

63. Par le passé, les transporteurs (transporteurs express et transitaires) ont pu éluder l'impact économique des restrictions afférentes à la délivrance de licences multimodales en faisant effectuer certaines parties du transport par d'autres entreprises spécialisées. Cependant, les coûts ainsi engagés ont affiché une tendance à la hausse dans la foulée de la croissance de la complexité technique du transport multimodal et de sa gestion. Selon l'OCDE, il est souhaitable de clarifier les règles qui président à l'attribution des licences, de les rendre plus prévisibles et d'en faire des moyens de promouvoir les transports multimodaux.

26 Les paragraphes qui suivent complètent les renseignements qui se trouvent dans le document S/C/W/129, paragraphe 15 a).

27 L'OCDE est cependant d'avis que le développement et l'exploitation des services de transport par route par les compagnies aériennes européennes peut, au regard des règlements en vigueur, être cependant incompatible avec leur licence de transporteur aérien communautaire.

64. Les grands transporteurs sont à cet égard, dans une grande mesure, d'accord sur l'avis de l'OCDE. Dans le cadre de la documentation de base en vue de la négociation de l'AGCS de 2000, deux grands transporteurs intégrés ont énuméré les obstacles auxquels ils sont confrontés. Il peut être dit de certains de ces obstacles qu'ils ont un caractère multimodal, puisqu'ils ne se rapportent pas au transport aérien mais sont plutôt étroitement liés au transport terrestre ou à des services auxiliaires propres à tous les modes de transport.[28]

65. Dans le contexte de l'AGCS, les restrictions intermodales ne pourraient être traitées de la même manière qu'elles le sont dans les listes maritimes. Dans ce dernier cas, les engagements facilitant les activités multimodales peuvent revêtir deux formes. En premier lieu, il pourrait s'agir d'engagements additionnels se rapportant à la capacité de louer ou affréter ou utiliser d'une autre façon des camions, des wagons de chemin de fer, des barges et tout matériel connexe afin d'assurer l'acheminement ultérieur de marchandises pour lesquelles il y a eu transport international. De tels engagements additionnels dépendraient de l'inclusion du transport maritime dans la liste. En deuxième lieu, il serait possible de tenter de libéraliser les activités modales directement, ce qui supposerait un renvoi au transport maritime incluant les activités multimodales dans la colonne de secteur de la liste.[29] Cependant, de telles possibilités n'existent pas pour ce qui concerne le transport aérien.

2. Transport multimodal de passagers

66. Le transport multimodal de passagers se distingue de celui du fret, en fonction du cadre économique et réglementaire spécifique du secteur. Le transport multimodal de passagers semble s'être limité à deux types d'activités. Il s'agit d'abord de la participation des compagnies aériennes au capital et à la gestion d'entreprises de transport terrestre qui desservent un aéroport. Les activités pertinentes, qui sont visées dans les CPC 71112, CPC 71212, et CPC 71214, seraient assujetties à l'AGCS. Par exemple, la CPC 71212 inclut «les transports réguliers urbains [...] effectués par autobus ou autocar et navettes pour les aéroports», tandis que la CPC 71214 vise le même service, mais pour l'exploitation des transports interurbains. Un deuxième exemple se rapporte au partage de codes des compagnies aériennes et ferroviaires. Ce partage remplace l'activité de transport aérien et est assujetti à un régime réglementaire semblable à celui du partage de codes des compagnies aériennes; il a jusqu'à présent été principalement confiné à l'Europe.

67. Initialement, les compagnies aériennes considéraient les trains à grande vitesse comme des rivaux sur le marché du transport courte distance. Par exemple, le TGV français a attiré une partie considérable du trafic inter0urbain. Une évolution semblable se dessine quant aux routes intra-européennes, comme Paris-Londres (Eurostar), Paris-Bruxelles-Amsterdam (Thalys), et Paris-Cologne. Toutefois, plus récemment, les compagnies aériennes ont pris conscience des

28 Dans le cas de FedEx, les obstacles étaient les suivants: i) approbation discriminatoire ou non transparente des licences de transitaire en douane; ii) restrictions sur la possibilité pour les transporteurs express de posséder ou d'exploiter leurs propres véhicules terrestres et activités de camionnage; iii) interdiction des services intégrés détenus entièrement par des intérêts étrangers, y compris le métier de transitaire, le camionnage, l'entreposage et le courtage en douane, obligations de coparticipation, et dispositions limitant la liberté d'offrir des services; iv) obligation d'autorisation distincte pour les divers services dispensés (par exemple, services de transitaire, de dédouanement, d'entreposage, de ramassage et de livraison, vente de services express); v) interdiction faite aux transporteurs aériens d'obtenir des licences de transitaire et d'exploiter leurs propres véhicules terrestres; limitation du droit d'offrir des services de véhicules terrestres pour ramasser les expéditions internationales d'un autre transporteur aérien; vii) limitation de la valeur de l'envoi qui peut être transporté par les transporteurs express; viii) limitation de l'accès aux fréquences radio nécessaires au repérage et à la localisation des envois et des livraisons. Pour UPS, ces obstacles étaient les suivants: i) fréquents redoublements liés à la délivrance d'une lettre de voiture en plus de la lettre de transport aérien; ii) interdiction dans certains pays d'utiliser de gros véhicules (de plus de 4 tonnes par exemple) pour les services d'apport, le transporteur express se voyant ainsi contraint de se servir plutôt de plusieurs fourgonnettes, ce qui augmente les coûts et les risques; iii) restrictions du droit d'établissement de compagnies aériennes dans des services connexes comme le camionnage, l'assistance au sol et le métier de transitaire; iv) restrictions obligeant les compagnies aériennes et les transporteurs indirects à uniquement se servir de moyens de transport terrestres relativement à une activité de transport aérien international; v) restrictions sur la capacité d'exploiter un service de transport terrestre entre deux points quelconques des territoires des parties à un accord bilatéral de services aériens ou d'un pays tiers, y compris des restrictions sur le genre ou le type d'équipement.

29 Les listes modales en existence sont les suivantes: Transport de fret maritime international Y COMPRIS les services de transport multimodaux, transport de fret international par navire long courrier à partir du port de chargement dans un pays jusqu'au port de déchargement dans un autre pays. Ce mode de transport peut être combiné avec [des services maritimes d'entreposage et de magasinage/des services de centres et de dépôts de conteneurs/des services de transitaire] et des services de transport de marchandises [par route/rail/ voie navigable intérieure] à partir du point de chargement dans un pays par un opérateur de transport multimodal jusqu'au point de déchargement dans un autre pays aux termes d'un contrat multimodal visant l'offre d'un service de transport multimodal. Services de transport multimodal: le transport des marchandises par au moins deux moyens (modes) différents de transport par l'entrepreneur de transport multimodal sur la base d'un unique contrat de transport multimodal de bout en bout à partir d'un point de chargement dans un pays jusqu'à un point de déchargement dans un autre pays. Entrepreneur de transport multimodal ou fournisseur de service de transport maritime international: toute personne qui, en son nom ou par l'intermédiaire d'une personne agissant en son nom, exécute un contrat unique de transport multimodal et agit au titre de mandant, et non au titre d'agent ou au nom de l'expéditeur ou des transporteurs qui participent à la prestation des services de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

avantages d'une coopération avec les réseaux ferroviaires. Les considérations pertinentes incluent l'encombrement croissant des aéroports, l'instauration d'alliances mondiales, l'exploitation de réseaux en étoile et la convergence des systèmes de réservation respectifs.[30] Les accords de coopération peuvent être considérés comme étant des partages de code classiques pour certaines destinations données. Jusqu'à présent, les sociétés ferroviaires intéressées continuent de conclure des accords avec diverses alliances et compagnies aériennes. La SNCF, par exemple, a passé des accords avec Air France (Skyteam), et United Airlines et Lufthansa (Star). Cependant, en volume, le trafic visé dans les accords susmentionnés demeure minime par rapport au volume total du trafic ferroviaire.

68. La coopération pourra contribuer à diminuer l'encombrement et à créer de l'espace pour l'exploitation long courrier plus rentable. Elle favorisera aussi la croissance de pivots secondaires. Les sociétés ferroviaires françaises et belges considéreraient, selon certains, la possibilité de relier trois grands pivots, Schiphol, Zaventem et Francfort. Dans un esprit similaire, ces deux sociétés ferroviaires et British Airways assurent la cogestion d'Eurostar-RU, le tronçon britannique de la route Eurostar. Des questions se posent au sujet de la situation réglementaire des partages de codes intermodaux. Il semblerait que la France et les États-Unis négocient présentement diverses clauses concernant un tel type de partage.

30 Par exemple, *Socrate*, le système de réservation ferroviaire français se fonde sur les SIR des compagnies aériennes. La réglementation qui régit les SIR des Communautés régit aussi les chemins de fer.

LISTE DES DOCUMENTS PRÉSENTÉS AU COURS DU PREMIER EXAMEN PRESCRIT AU PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

I. DOCUMENTS ÉTABLIS POUR LES QUATRE RÉUNIONS SPÉCIFIQUES TENUES AUX FINS DE L'EXAMEN ET EXAMINÉS LORS DE CES RÉUNIONS 327

A. DOCUMENTS ÉTABLIS PAR LE SECRÉTARIAT 327

B. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES DÉLÉGATIONS 328

C. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES OBSERVATEURS 329

II. DOCUMENTS EN RAPPORT AVEC L'EXAMEN, ÉTABLIS AVANT OU APRÈS LES QUATRE RÉUNIONS SPÉCIFIQUES TENUES AUX FINS DE L'EXAMEN 329

A. DOCUMENTS ÉTABLIS PAR LE SECRÉTARIAT 329

B. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES DÉLÉGATIONS 329

C. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES OBSERVATEURS 330

LISTE DES DOCUMENTS PRÉSENTÉS AU COURS DU PREMIER EXAMEN PRESCRIT AU PARAGRAPHE 5 DE L'ANNEXE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

I. Documents établis pour les quatre réunions spécifiques tenues aux fins de l'examen et examinés lors de ces réunions

A. DOCUMENTS ÉTABLIS PAR LE SECRÉTARIAT

1. S/C/W/163 daté du 3 août 2000: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Première partie (réparation et maintenance des aéronefs, services de systèmes informatisés de réservation, vente et commercialisation, franchisage, location et crédit-bail, traiteur)», Note du Secrétariat.

2. S/C/W/163/Add.1 daté du 25 octobre 2000: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Deuxième partie (avitaillement, services d'escale et services aéroportuaires)», Note du Secrétariat.

3. S/C/W/163/Add.2 daté du 10 novembre 2000: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Troisième partie (services de contrôle de la circulation aérienne, y compris systèmes de tarification, services de l'aviation générale et des travaux aériens et services de transport aérien commerciaux)», Note du Secrétariat.

4. S/C/W/163/Add.3 daté du 13 août 2001: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Quatrième partie (libertés de l'air, accords bilatéraux, plurilatéraux et multilatéraux)», Note du Secrétariat.

5. S/C/W/163/Add.4 daté du 15 août 2001: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Cinquième partie (propriété et coopération entre compagnies aériennes, y compris alliances et partage de codes)», Note du Secrétariat, et S/C/W/163/Add.4/Corr.1 daté du 8 janvier 2002.

6. S/C/W/163/Add.5 daté du 13 août 2001: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Sixième partie (attribution de créneaux)», Note du Secrétariat.

7. S/C/W/163/Add.6 daté du 16 août 2001: «Évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay – Septième partie (services de transport de passagers réguliers et non réguliers, services de transport de fret et activités de transport multimodal)», Note du Secrétariat.

8. S/C/M/49 daté du 1er décembre 2000: «Rapport de la première session de l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien tenue les 28 et 29 septembre 2000», Note du Secrétariat.

9. S/C/M/50 daté du 5 mars 2001: «Rapport de la deuxième session de l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien tenue le 4 décembre 2000», Note du Secrétariat.

10. S/C/M/57 daté du 13 février 2002: «Rapport de la troisième session consacrée à l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien tenue le 9 octobre 2001», Note du Secrétariat.

11. S/C/M/62 daté du 17 octobre 2002: «Rapport de la quatrième session consacrée à l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien tenue le 18 mars 2002», Note du Secrétariat.

12. S/C/W/181 daté du 27 novembre 2000: Extrait du document de l'OCDE intitulé «Principes OCDE pour la libéralisation du fret aérien», Note du Secrétariat.

13. S/C/W/182 daté du 30 novembre 2000: «Typologie des accords bilatéraux de services aériens contenant des dispositions relatives à la location», Note du Secrétariat.

14. S/C/W/200 daté du 3 octobre 2001: «Résumé de la documentation établie pour les deux premières sessions consacrées à l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien», Note du Secrétariat.

15. S/C/W/200/Add.1 daté du 28 février 2002: «Résumé de la documentation établie pour la troisième session consacrée à l'examen prescrit au paragraphe 5 de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS», Note du Secrétariat.

B. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES DÉLÉGATIONS

16. Job n° 1430 daté du 8 mars 2000: Communication présentée par la République de Pologne, «Examen de la situation dans le secteur des transports aériens», Document informel.

17. S/C/W/165 daté du 15 septembre 2000: Communication présentée par la Nouvelle-Zélande,«Évolution dans le secteur des services de transport aérien».

18. S/C/W/166 daté du 15 septembre 2000: Communication présentée par le Chili, «L'évolution des transports aériens au Chili».

19. S/C/W/167 daté du 18 septembre 2000: Communication présentée par l'Australie, «Examen prescrit de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS», et S/C/W/167/Corr.1 daté du 28 novembre 2000.

20. S/C/W/168 daté du 26 septembre 2000: Communication présentée par les Communautés européennes et leurs États membres, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS ».

21. S/C/W/179 daté du 14 novembre 2000: Communication présentée par l'Australie, «L'examen de l'AGCS – Une occasion de réformer peu à peu les services de transport aérien».

22. S/C/W/185 daté du 1er décembre 2000: Communication présentée par la Nouvelle-Zélande, «Examen de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien».

23. S/C/W/186 daté du 4 décembre 2000: Communication présentée par les Communautés européennes et leurs États membres, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS».

24. S/C/W/198 daté du 3 octobre 2001: Communication présentée par les États-Unis, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS», et S/C/W/198/Corr.1 daté du 18 mars 2002.

25. S/C/W/201 daté du 4 octobre 2001: Communication présentée par le Brésil, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS», et S/C/W/201/Corr.1 daté du 18 mars 2002.

26. S/C/W/206 daté du 18 mars 2002: Communication présentée par l'Australie, le Chili et la Nouvelle-Zélande, «Examen de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien».

27. JOB(01)/153 daté du 17 octobre 2001: «Examen du transport aérien conformément à l'Annexe sur les services de transport aérien», Questions du Chili.

28. JOB(02)/27 daté du 12 mars 2002: Communication présentée par le Brésil, «Examen au titre de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS» (réponses aux questions soulevées dans le document JOB(01)/153).

C. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES OBSERVATEURS

29. Job n° 7769 daté du 30 novembre 2000: Communication présentée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, «Rôle joué par l'OACI pour faciliter la libéralisation du transport aérien».

30. S/C/W/188 daté du 7 février 2001: Communication présentée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, «Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne».

II. Documents en rapport avec l'examen, établis avant ou après les quatre réunions spécifiques tenues aux fins de l'examen

A. DOCUMENTS ÉTABLIS PAR LE SECRÉTARIAT

31. S/C/M/38 daté du 13 septembre 1999: Compte rendu de la réunion du Conseil du commerce des services tenue les 19 et 20 juillet 1999, Note du Secrétariat, point E, paragraphes 53 à 62.

32. S/C/M/39 daté du 15 octobre 1999: Compte rendu de la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 21 septembre 1999, Note du Secrétariat, point E, paragraphes 70 à 77.

33. S/C/M/40 daté du 5 janvier 2000: Rapport de la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 18 octobre 1999, Note du Secrétariat, point C, paragraphes 23 à 44.

34. S/C/M/41 daté du 3 avril 2000: Compte rendu de la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 25 février 2000, Note du Secrétariat, point C, paragraphes 49 à 76.

35. S/C/M/42 daté du 9 mai 2000: Compte rendu de la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 14 avril 2000, Note du Secrétariat, point B, paragraphes 16 à 37.

36. S/C/M/43 daté du 28 juin 2000: Compte rendu de la réunion du Conseil du commerce des services tenue le 26 mai 2000, Note du Secrétariat, point A, paragraphes 4 à 18.

37. S/C/W/129 daté du 15 octobre 1999: «Activités liées au commerce menées récemment par les organisations internationales intergouvernementales dans le domaine des transports aériens», Note du Secrétariat.

38. S/C/M/68 daté du 28 novembre 2003: Rapport de la réunion du Conseil du commerce des services tenue les 2, 9 et 24 octobre 2003, point C, paragraphes 12 à 116.

39. Job n° 2451 daté du 19 avril 2000: «Questions pouvant être prises en considération dans le cadre de l'examen du transport aérien», Note informelle du Secrétariat.

B. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES DÉLÉGATIONS

40. S/C/W/113 daté du 15 juillet 1999: Communication présentée par la Nouvelle-Zélande, le Chili et Singapour, «Services de transport aérien», Document de travail.

41. S/C/W/134 daté du 10 février 2000: Communication présentée par le Japon, «Programme de travail concernant l'examen des services de transport aérien».

42. Job n° 753 daté du 10 février 2000: Communication présentée par la Nouvelle-Zélande, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien», Document informel.

43. Job n° 3203 daté du 19 mai 2000: Communication présentée par l'Australie, «Implementing the Eight Recommendations for more Competitive Air Services» (Mise en œuvre des huit recommandations pour des services aériens plus compétitifs), distribuée pour information.

44. JOB(03)/193 daté du 2 octobre 2003: Communication présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande, «Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien et moment pour procéder au prochain examen».

C. COMMUNICATIONS PRÉSENTÉES PAR LES OBSERVATEURS

45. Job n° 679 daté du 8 février 2000: Communication présentée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (résolutions de l'OACI du 31 octobre 1998 et du 22 novembre 1999).

46. JOB(03)/117 daté du 20 juin 2003: Communication présentée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, «Conclusions, modèles de clause, recommandations et Déclaration approuvés par la Conférence mondiale de transport aérien».