

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 1 : Aperçu préliminaire**
1.1 : Historique et expérience de la libéralisation

ÉTUDES DE CAS DE LIBÉRALISATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note contient plusieurs études de cas de libéralisation et propose que l'OACI en établisse et en diffuse d'autres pour aider les États dans le processus de libéralisation.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Au paragraphe 1, alinéa j), de son unique recommandation, la Conférence mondiale de transport aérien de 1994 a reconnu «que les arrangements libéralisés au niveau sous-régional ou régional constituent des antécédents utiles pour ce qui est du contenu, du processus et de la structure du changement en matière de réglementation, et que ces antécédents devraient être communiqués aux États pour information». En outre, au paragraphe 6 de l'Appendice A de sa Résolution A33-19, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, l'Assemblée «demande au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États contractants de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux».

1.2 Jusqu'ici, l'application de ces éléments de cette recommandation et de cette résolution s'est surtout faite par l'échange d'informations dans le cadre du programme d'ateliers et de séminaires sur la politique de réglementation du transport aérien. On trouve aussi des données sur les faits nouveaux en matière de libéralisation dans la publication annuelle de l'OACI intitulée «Le monde de l'aviation civile» (Circulaire 291). Compte tenu de ce que le Conseil a demandé qu'elle soit axée sur le «comment libéraliser», la Conférence est invitée à se pencher sur la formule des études de cas. La présente note

propose cette formule pour constituer une large base de données sur les expériences de la libéralisation destinée à informer les États, l'OACI servant de centre d'échange de l'information.

2. LA FORMULE DES ÉTUDES DE CAS

2.1 Le Secrétariat a produit plusieurs études de cas, jointes à la présente note, qui résument les expériences de la libéralisation d'un certain nombre d'États. Le but est d'apporter une information utile qui dégage les effets des politiques de libéralisation suivies par ces États. Les politiques diffèrent en fonction de certains facteurs, dont les conditions économiques de base et le degré de développement économique. Il n'y a pas de formule unique qui convienne à toutes les situations, mais les études de cas peuvent révéler certaines similarités sous-jacentes quant aux résultats obtenus sur des marchés libéralisés, indépendamment de la diversité de politiques qui comportent des cheminements et des rythmes de libéralisation différents.

2.2 Il convient de garder à l'esprit que l'analyse que contiennent ces études de cas n'est pas exclusivement quantitative, mais plutôt de nature qualitative et descriptive. La méthode employée ici n'est pas non plus un moyen de déterminer les avantages ou les inconvénients précis de telle ou telle démarche car on ne dispose pas de toutes les données et on ne connaît pas tous les facteurs qui permettraient de le faire. Le calcul des effets globaux nets (y compris les coûts et avantages) de la libéralisation sur les consommateurs et les producteurs déborde le cadre de cette méthode et il est préférable de laisser à chaque État le soin de le faire (à ce sujet, l'OACI est en train d'élaborer des éléments indicatifs sur l'apport économique de l'aviation civile pour une analyse coûts-avantages faite par les États). Un travail de recherche des faits par l'examen de chaque cas pourrait néanmoins permettre de dégager certains changements importants qui pourraient être attribués en partie à la libéralisation. Il convient aussi de noter que les études de cas ci-jointes, choisies de façon à présenter une large couverture géographique et commerciale, ainsi que différentes phases de libéralisation, ont été établies à partir d'une base de données sur la libéralisation que le Secrétariat de l'OACI a mise au point à l'interne. Les vues exprimées dans ces études sont celles du Secrétariat et ne constituent pas une appréciation de la part de l'OACI. Pour que l'OACI dispose d'une base de données plus complète et plus utile, il est souhaitable que les États lui fournissent aussi des renseignements sur leurs expériences du processus de libéralisation en général ainsi que sur des démarches concrètes.

2.3 Chacune des études de cas ci-jointes comporte trois volets : Contexte, Libéralisation du cadre réglementaire, Effets et éléments nouveaux. Le premier décrit brièvement les régimes réglementaires et la situation des marchés avant la libéralisation. Le deuxième volet résume la chronologie et l'ampleur de la libéralisation que les États ont mise en place. Enfin, le troisième volet donne un aperçu des principaux changements qu'ont connus des éléments clés (tels que le trafic et la concurrence), pour autant que l'OACI les connaisse, depuis que la libéralisation a été instituée, et il indique les réactions des compagnies aériennes au contexte libéralisé.

2.4 Pour les besoins de la présente note, les études sont limitées à environ une page chacune. Les autres études de cas que produira le Secrétariat suivront le plan indiqué au paragraphe précédent. En application de la mission prévue par la Résolution A33-19 de l'Assemblée et pour fournir aux États un outil pratique qui puisse les aider à élaborer leurs approches de la libéralisation et leurs options de politique, le Secrétariat mettra à leur disposition, par les moyens appropriés, les autres études de cas qu'il produira, de même que les études ou renseignements sur leurs expériences de la libéralisation que lui communiqueront les États et les organisations.

3. **CONCLUSIONS**

3.1 De ce qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) Bien que la portée en soit nécessairement limitée, la formule des études de cas d'expériences de la libéralisation fournit un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. Les études de cas de libéralisation peuvent aider les États à poursuivre l'élaboration de leurs approches de la libéralisation et de leurs options de politique.
- b) L'OACI devrait continuer à élaborer et à diffuser par les moyens appropriés des études de cas et des renseignements sur les expériences de la libéralisation. Les États devraient être invités à communiquer ce type de renseignements à l'OACI pour qu'elle en fasse une diffusion générale.

4. **SUITE PROPOSÉE**

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note des études de cas jointes à la présente note de travail;
- b) à examiner et à adopter les conclusions du paragraphe 3.1.

CAS 1

ACCORDS DE CIEL OUVERT DES ÉTATS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE AVEC LES ÉTATS-UNIS

Contexte. Pour la plupart des États de l'Amérique centrale, la relation bilatérale avec les États-Unis est un aspect majeur de leur politique aéronautique, étant donné que les États-Unis sont pour eux un marché essentiel. Entre les deux côtés, il y a cependant une disparité considérable de taille du marché, de compétitivité des transporteurs et de propension à voyager. Avant de libéraliser les accords sur les services aériens avec les États-Unis, il était donc apparu nécessaire de regrouper les petites compagnies de la sous-région, de façon à en accroître la compétitivité grâce aux économies d'échelle et à une plus grande envergure.

Le regroupement a été abordé avec précaution en raison de la diversité des situations nationales : Aviateca (Guatemala) et AeroNica (Nicaragua) étaient des entreprises entièrement détenues par l'État et en voie de privatisation, tandis que LACSA (Costa Rica), TACA International (El Salvador) et SAHSA (Honduras) étaient des sociétés privées. Pendant la période 1989-1992, TACA International a acquis une part minoritaire du capital des quatre autres transporteurs. Sur la base de ces participations et d'une série d'accords commerciaux distincts, le Grupo TACA a été lancé au milieu des années 1990¹. COPA (Panama) en est en outre devenu un partenaire commercial. Tous les transporteurs du groupe ont conservé leur propre identité mais toutes les activités commerciales et opérationnelles (achats, maintenance, assurances, ventes et commercialisation) ont été mises en commun. En 1996, le Grupo TACA a conclu un accord réciproque de partage de codes avec American Airlines, le plus grand transporteur des États-Unis sur l'Amérique centrale, accord qui devrait être mis en œuvre après approbation gouvernementale.

Libéralisation du cadre réglementaire. La création du Grupo TACA a mis en confiance les États centraméricains pour l'ouverture de leurs marchés. La libéralisation des accords bilatéraux sur les services aériens avec les États-Unis était en outre nécessaire pour obtenir l'approbation de l'accord de partage de codes entre le Grupo TACA et American Airlines par le Département des transports des États-Unis (DOT). En 1997, le Panama, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua ont conclu séparément des accords de «ciel ouvert» avec les États-Unis. Ces accords, pratiquement identiques, prévoyaient l'accès intégral aux marchés sans restrictions quant aux désignations, aux droits de routes, à la capacité, aux fréquences, au partage de codes et aux tarifs. Quatre des six accords prévoyaient aussi des droits de 7^e liberté pour les services tout-cargo, et un cinquième les accordait pour les services cargos affrétés.

Effets et éléments nouveaux. Cette démarche groupée a permis à des États plus petits et à leurs transporteurs d'unir leurs efforts pour pouvoir continuer à participer à un marché concurrentiel au moyen d'un représentant régional fort ayant un pouvoir de négociation collectif. Le Grupo TACA a aussi joué un rôle important dans la promotion de l'Amérique centrale en tant que destination touristique multinationale intégrée. D'après les chiffres du DOT, le Grupo TACA (y compris COPA) a transporté 1,62 million de passagers entre l'Amérique centrale et les États-Unis en 2000, contre 1,39 million en 1994 et 1,34 million en 1997. Cette forte progression a été obtenue surtout grâce à l'élargissement du réseau au moyen des vols en partage de codes avec American Airlines, partage que le DOT a officiellement approuvé en 1998.

La croissance de la demande a aussi été stimulée par une augmentation sensible de la concurrence dans le cadre des accords de «ciel ouvert». Continental Airlines, Delta Air Lines et United Airlines ont elles aussi

¹ Le Grupo TACA comprend actuellement Aviateca, LACSA, NICA (ex-AeroNica), TACA de Honduras (ex-SAHSA) et TACA International, de même que TACA Perú. Son réseau international est complété par TACA Regional Airlines, qui réunit Aeroperlas (Panama), Inter (Guatemala), Isleña (Honduras), La Costeña (Nicaragua) et SANSA (Costa Rica).

réalisé des gains substantiels sur les marchés centraméricains, qui ont entraîné un déclin graduel des parts de marché du Grupo TACA et de son alliée American Airlines. La force de Continental Airlines en particulier s'est développée à la suite de son alliance avec COPA, dans laquelle Continental a pris une participation de 49 % en 1998. le DOT a accordé l'immunité antitrust à l'alliance Continental-COPA en 2001. En revanche, la demande d'immunité antitrust d'American Airlines et du Grupo TACA a provoqué l'opposition des transporteurs concurrents en raison du risque de domination du marché qu'elle comportait, et elle a été retirée volontairement en 2002.

CAS 2

POLITIQUE DE CIEL OUVERT DE L'INDE POUR LE FRET AÉRIEN

Contexte. Dans les années 1980, l'Inde a connu un taux de croissance économique annuel de plus de 5 %, malgré des insuffisances chroniques de capacité en fret aérien international. Comme l'industrie exportatrice exigeait que les matières premières et les articles manufacturés soient livrés à temps et comme les produits à délai de livraison critique devaient être expédiés plus fréquemment par avion, il est apparu que ce manque de capacité était un obstacle majeur au développement des exportations et aux rentrées de devises. La réforme du secteur du fret aérien a connu une nouvelle impulsion en 1986, lorsque le Gouvernement indien a autorisé les exploitants de taxis aériens à assurer des services à la demande dans le but premier de stimuler le tourisme sur les principales routes. Au début des années 1990, le Gouvernement a annoncé une politique de «désengagement économique» à l'échelle de l'industrie, politique qui visait à passer d'une économie fermée et planifiée à un régime de marché beaucoup moins réglementé.

Libéralisation du cadre réglementaire. Une politique de «ciel ouvert» pour le fret aérien a été adoptée en 1990, initialement pour une période de 3 ans, politique qui a été prorogée en 1992 sur une base permanente (Circulaire d'information aéronautique AIQ N° 18/1992). Suivant cette nouvelle politique, toute compagnie aérienne indienne ou étrangère qui répond à des conditions opérationnelles et à des conditions de sécurité déterminées est autorisée à exploiter des services de fret réguliers et non réguliers au départ et à destination de tout aéroport de l'Inde doté de services de douane et d'immigration. De plus, la réglementation des tarifs de fret pour les principales marchandises exportées a été abolie, de sorte que les transporteurs sont libres de fixer leurs propres tarifs. Le Gouvernement a aussi indiqué qu'il examinerait «favorablement» les demandes des compagnies aériennes étrangères désireuses d'ajouter des vols de passagers assurés par des appareils mixtes passagers/fret. Les nouvelles politiques ont été regroupées de façon à former un ensemble comprenant une plus grande libéralisation des services intérieurs de taxi aérien et l'assouplissement des règles relatives aux vols affrétés internationaux de touristes, et elles ont été appliquées de façon unilatérale, c'est-à-dire sans exiger des partenaires bilatéraux qu'ils accordent en retour des droits comparables aux transporteurs indiens.

Effets et éléments nouveaux. Selon les statistiques des autorités indiennes, la période qui a suivi l'adoption d'une politique de ciel ouvert a connu une forte croissance du trafic de fret aérien international, qui est passé de 300 000 tonnes en 1991 à plus de 420 000 tonnes en 1998. Cette progression du trafic a été surtout attribuable à une augmentation marquée des services réguliers assurés par les compagnies étrangères (environ 80 % de croissance pendant cette période), dont la plupart ont pu être inaugurés dans le cadre de la politique de «ciel ouvert». C'est ainsi que Lufthansa, Air France et KLM ont doublé leur capacité sur l'Inde, alors que la plupart des compagnies étrangères adoptaient une stratégie d'entrée sélective en période de pointe sans engagements à long terme. Le trafic des services non réguliers des compagnies étrangères a aussi doublé les trois premières années, mais, en 1998, il était revenu au niveau de 1991 à cause d'un déplacement marqué vers les services réguliers et le transport maritime. La forte expansion du fret aérien a été favorisée par le progrès de la libéralisation économique du pays, même si des goulots d'étranglement au niveau des infrastructures, notamment un manque d'installations d'entreposage, ont peu à peu restreint les débouchés du fret.

Face à la vive concurrence des compagnies étrangères, Air India, transporteur national détenu par l'État, a vu sa part de marché en tonnes de fret international tomber de 23 % en 1991 à 16 % en 1992, niveau auquel elle s'est maintenue. Pour retrouver sa part de marché et accroître sa capacité, Air India a soumis un programme d'acquisition d'avions, auquel le Gouvernement s'était dit favorable, faisant aussi appel à la location d'appareils avec équipage. De son côté, Indian Airlines, autre transporteur détenu par l'État

qui dessert des routes intérieures et des routes internationales court-courriers, a triplé son activité fret de 1991 à 1998. Les recettes du fret se sont élevées à quelque 10 % des recettes d'Indian Airlines, mais sa part du marché du fret international demeurait à environ 3 %, contre 10 % pour les passagers.

CAS 3

MARCHÉ AÉRONAUTIQUE UNIQUE TRANS-MER DE TASMAN

Contexte. Depuis l'entrée en vigueur, en 1983, de l'«Australia-New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement» (l'Accord CER), les économies australienne et néo-zélandaise sont de plus en plus intégrées. En 1988, à la conclusion du Protocole du CER sur le commerce des services, l'Australie a cependant choisi d'exclure les services aériens intérieurs et internationaux de son application; les seuls services aériens exclus par la Nouvelle-Zélande concernaient les transporteurs internationaux assurant du cabotage. En conséquence, la libéralisation des services aériens traversant la mer de Tasman a continué à relever d'un accord bilatéral et d'ententes connexes (par exemple l'entente de 1989 prévoyait la désignation multiple pour le fret, sans limite de capacité). Il convient de noter que le processus d'intégration a été fortement perturbé par la progression de la déréglementation intérieure et par la privatisation des transporteurs nationaux. En Australie, le marché des transports aériens intérieurs a été déréglementé en 1990, et la compagnie publique Qantas a été partiellement privatisée en 1993 (la privatisation intégrale a suivi en 1995). En Nouvelle-Zélande, le marché intérieur a été déréglementé en 1983, et la compagnie publique Air New Zealand (ANZ) a été entièrement privatisée en 1989.

Libéralisation du cadre réglementaire. En 1992, les deux États ont conclu un protocole d'accord qui levait les restrictions de capacité au-dessus de la mer de Tasman, introduisait la désignation multiple et un régime tarifaire de double désapprobation et prévoyait une libéralisation progressive devant conduire à un accès intégral au marché trans-mer de Tasman et à des droits ultérieurs plus importants pour 1994. Dans ce protocole, les deux États s'engageaient aussi à se consulter sur l'échange intégral subséquent des droits ultérieurs et des droits de cabotage, mais l'Australie a retiré son engagement en 1994. En 1996 cependant, les deux États ont signé des arrangements dits de marché aéronautique unique (SAM), qui ont été intégrés au Protocole du CER. Ces arrangements permettaient à un «transporteur du SAM²» d'exploiter sans restriction des services trans-mer de Tasman et des services intérieurs dans l'un et l'autre État (autrement dit du cabotage). Étaient toutefois exclus les droits ultérieurs illimités, qui continuaient d'être régis par les accords bilatéraux et par le Protocole de 1992. En 2000, les États ont conclu un accord de «ciel ouvert», qui a été signé officiellement en 2002. Ce nouvel accord formalisait les dispositions des arrangements de marché aéronautique unique, éliminait la limitation des droits ultérieurs et prévoyait des droits de septième liberté pour les services tout-cargo.

Effets et éléments nouveaux. En 1994-95, trois nouvelles compagnies ont lancé des services internationaux sur la route de la mer de Tasman : Kiwi Travel International Airlines, Freedom Air (filiale en toute propriété d'ANZ) et Ansett International. L'arrivée de ces trois transporteurs à niveaux tarifaires plus bas s'est traduite par une hausse sensible du trafic, particulièrement dans le segment des voyages d'agrément. Selon les statistiques des autorités australiennes, le nombre de passagers sur la mer de Tasman, dont la croissance annuelle était inférieure à 4 % entre 1993 et 1995, a fait un bond de 22 % en 1996, passant de 1,8 million à 2,2 millions. Cette croissance s'est ralentie temporairement après la liquidation de Kiwi en 1996, mais la progression s'est poursuivie, le nombre de passagers atteignant 3,3 millions en 2000 et 3,6 millions en 2001. Cela s'explique notamment par le fait que Qantas a réaffecté aux services de la mer de Tasman une partie de la capacité qu'elle offrait sur l'Asie lors de la crise économique de cette dernière et par l'augmentation radicale des fréquences d'ANZ grâce à l'utilisation d'appareils plus petits en coopération avec Ansett.

Même si les deux principaux acteurs, ANZ et Qantas, n'ont pas directement exercé de droits de cabotage sur les marchés intérieurs de chacun, le secteur du transport aérien des deux États est devenu fortement

² Un transporteur aérien détenu au moins à 50 % et contrôlé effectivement par des ressortissants australiens et/ou néo-zélandais, dont le siège social et la base opérationnelle se trouvent en Australie ou en Nouvelle-Zélande.

intégré en 2000 avec l'acquisition de la totalité d'Ansett par ANZ et avec le lancement de Qantas New Zealand (anciennement Ansett New Zealand) à travers un accord de franchise. La structure du secteur demeure cependant instable. En 2001, Qantas New Zealand et Ansett ont cessé leur exploitation en raison de difficultés financières. ANZ, presque acculée à la faillite par l'effondrement d'Ansett, a été renationalisée par le Gouvernement (qui a acquis une participation de 82 %). En 2002, Qantas et ANZ sont convenues de former une alliance stratégique dans le cadre de laquelle Qantas prendrait une participation de 22,5 % dans ANZ, sous réserve de l'approbation des autorités des deux États chargées de la concurrence.

CAS 4

CIEL OUVERT DU PACTE ANDIN

Contexte. Le «Groupe andin» a été créé en 1969 par cinq États d'Amérique du Sud dans le cadre de l'Accord de Carthagène (souvent appelé «Pacte andin»). Les membres fondateurs étaient la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Équateur et le Pérou. Le Venezuela s'est joint à eux en 1973, mais le Chili s'est retiré en 1976. Les objectifs du Groupe étaient notamment de promouvoir un développement équilibré et harmonieux grâce à une intégration et à une coopération économiques étendues. Dans le domaine du transport aérien, les grandes compagnies exploitant des services réguliers internationaux avaient toutes été détenues par l'État (sauf une en Colombie) et étroitement réglementées par leurs gouvernements respectifs. À partir de la fin des années 1980, les privatisations des compagnies nationales publiques s'étaient multipliées dans la sous-région, ce qui avait sensiblement contribué au progrès de la libéralisation.

Libéralisation du cadre réglementaire. En 1990, les Présidents des cinq États sont convenus d'avancer l'échéance prévue pour former la Zone de libre-échange dans la sous-région, qui allait devenir effective en 1993. Dans le cadre du processus, en 1991, la Commission andine a adopté sa Décision 297, «Intégration du transport aérien dans la sous-région andine», qui établissait une politique de transport aérien de type «ciel ouvert» sur une base sous-régionale. En ce qui concerne les services réguliers de passagers et de fret ainsi que les vols non réguliers de fret, l'exercice des droits de troisième, quatrième et cinquième liberté était autorisé sans limites quant au nombre de compagnies, à la capacité et à la fréquence³. Les activités de tarification des compagnies ont aussi été libéralisées par l'introduction d'un régime tarifaire du pays d'origine. Les services non réguliers de passagers étaient autorisés automatiquement entre des points non desservis par des services réguliers. Sur les routes des services réguliers, l'autorisation devait être accordée à condition que les services non réguliers ne mettent pas en danger la stabilité économique des services réguliers existants.

Effets et éléments nouveaux. La politique andine de «ciel ouvert» a créé des conditions favorables pour stimuler l'activité économique et élargir les possibilités commerciales des compagnies aériennes. Selon les données de l'OAG, les sièges-kilomètres offerts (SKO) en service régulier international dans la sous-région ont progressé de 325 % de 1989 à 2001 (754 millions en 1989, 1,970 milliard en 1995, 2,804 milliards en 1998 et 3,201 milliards en 2001). Par comparaison, les SKO en service régulier intérieur de la sous-région ont augmenté de 12 % et la hausse moyenne mondiale des SKO en service international régulier a été de 103 %.

Malgré l'engagement envers une politique de «ciel ouvert» qui liait les États juridiquement, le rythme de la libéralisation effectivement adopté par chacun d'eux a varié considérablement en raison des différences de contexte économique et de progression de la privatisation. La Colombie (dont toutes les grandes compagnies étaient privées, y compris AVIANCA) et le Venezuela (qui a partiellement privatisé VIASA en 1991) étaient désireux d'avancer le processus de libéralisation, tandis que le Pérou souhaitait protéger AeroPerú de la concurrence dans le cadre de sa privatisation. En 1992, le Pérou a suspendu tous ses engagements envers les programmes de libéralisation. Même si AeroPerú a été partiellement privatisée en 1993, cette suspension a duré jusqu'en 1997, quand le Pérou est convenu d'une intégration graduelle du pays dans la Zone de libre-échange. La Bolivie et l'Équateur ont procédé à une privatisation partielle de LAB et d'Ecuadoriana en 1995.

³ La Décision 320 de 1992 a ajouté la désignation multiple pour les services réguliers de passagers et de fret. En 1994, les Décisions 360 et 361 ont amendé les Décisions 297 et 320 respectivement pour les préciser.

Derrière la forte croissance du trafic, il y a eu la disparition de plusieurs compagnies nationales privées de la sous-région. Il y a aussi eu une forte concurrence des transporteurs des États-Unis et de l'Europe. VIASA et AeroPerú ont cessé leur exploitation en 1997 et en 1999 respectivement. Le vide a été comblé par de nouveaux venus privés tels que Servivensa et Aero Continente. AVIANCA a régulièrement augmenté sa part du marché dans la sous-région, mais a fait face à des problèmes financiers dus à la vive concurrence sur les routes des États-Unis. En 2002, AVIANCA, ACES (le second transporteur de la Colombie) et SAM Columbia (filiale d'AVIANCA) ont intégré leur exploitation dans le cadre d'une société de portefeuille du nom d'Alianza Summa pour renforcer leur compétitivité et leur assise financière.

— FIN —