

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

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

**ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'IATA
POUR LE MAINTIEN DU SYSTÈME MULTILATÉRAL DES ACCORDS
INTERCOMPAGNIES**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

Le système multilatéral des accords intercompagnies de l'IATA offre un service unique qui profite aux consommateurs, aux transporteurs et aux gouvernements. L'accès au réseau aérien mondial et la possibilité de changer de transporteur et d'itinéraire à la dernière minute permettent d'obtenir un niveau de service qu'aucun transporteur ni aucune alliance commerciale ne pourrait offrir. Pourtant, on a tendance à prendre ce système pour acquis et à négliger les normes nécessaires à son fonctionnement, lesquelles concernent aussi d'autres parties comme les aéroports, les compagnies de manutention de bagages et les agents. Le système est en évolution et on travaille présentement à le simplifier et à l'améliorer. Les mesures unilatérales prises par des organismes de réglementation nationaux ou régionaux peuvent affaiblir le système et priver le public des avantages qui s'y rattachent. L'IATA invite la Conférence à faire appel aux gouvernements afin qu'ils appuient le système et qu'ils évitent sa fragmentation.

La suite à donner par la Conférence figure au § 4.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Système multilatéral des accords intercompagnies de l'IATA offre aux consommateurs des avantages uniques (voir l'Annexe). Il permet d'accéder à près de 4 000 aéroports commerciaux dans le monde, avec un seul billet que le client aura payé en devises locales lors d'une seule

¹ Les versions arabe, espagnole et française ont été fournies par l'Association du transport aérien international (IATA).

transaction. Il permet de voyager selon l'itinéraire et les vols les plus appropriés aux besoins du client. Il offre plus de choix en donnant accès à une plus large gamme de vols réguliers. Il permet à un transporteur d'offrir les services d'autres transporteurs en sachant que ses billets seront acceptés. Enfin, le système de services intercompagnies permet d'offrir des itinéraires complexes, ce qui serait impossible pour un seul transporteur aérien, ou même pour une alliance commerciale.

1.2 Le Système multilatéral des accords intercompagnies (MIS) est ouvert à tous les transporteurs qui veulent y participer et fonctionne en parallèle avec les produits offerts en ligne par les transporteurs ou par le biais d'alliances ou d'ententes bilatérales. Les normes communes, élaborées par l'IATA pour soutenir le MIS, proposent une interface constante et normalisée entre les transporteurs et les fournisseurs de services, dont les aéroports, les compagnies de manutention et les agents de voyage.

1.3 On a tendance à prendre ces avantages pour acquis. C'est pourquoi les transporteurs craignent que des réglementations non coordonnées dans des secteurs connexes ne viennent fragmenter le système.

2. L'IMPORTANCE DU SYSTÈME MULTILATÉRAL DES ACCORDS INTERCOMPAGNIES DANS LE CONTEXTE DE LA LIBÉRALISATION DES MARCHÉS

2.1 Le MIS offre des avantages considérables pour le public voyageur dans le contexte de la libéralisation des marchés.

2.2 La principale caractéristique du MIS est de donner accès à un *réseau mondial*. Tel que mentionné plus haut, les passagers bénéficient grandement du vaste éventail d'horaires et des possibilités d'itinéraires offerts grâce à ce système. Les gouvernements en bénéficient également du fait que leurs aéroports sont en lien avec le monde entier; ils n'ont pas à se contenter d'un nombre réduit de vols directs. Pour les transporteurs, il est profitable de pouvoir offrir une vaste gamme de destinations et des options qui leur permettent d'être en concurrence avec de plus gros transporteurs.

2.3 Dans plusieurs parties du monde, les besoins du public voyageur peuvent être satisfaits par les vols directs ou les itinéraires relativement simples offerts par des partenariats entre quelques transporteurs. Il n'en demeure pas moins que pour plusieurs voyageurs, notamment les gens d'affaires, il y a des avantages à pouvoir choisir parmi plusieurs itinéraires possibles et de nombreuses options d'horaires, comme on peut le faire lorsqu'on passe librement d'un transporteur à l'autre. Le système multilatéral des accords intercompagnies demeure un système très avantageux dans un contexte de libéralisation qui entraîne la restructuration des compagnies aériennes et des réseaux.

3. LE SYSTÈME ÉVOLUE

3.1 Le MIS est en constante évolution de façon à répondre aux préoccupations des gouvernements.

3.2 Au cours des ans, des transporteurs ont conclu des arrangements plus sélectifs, mais aussi moins flexibles, qui se sont superposés au MIS. Certains se sont donc demandés si le système de l'IATA demeurerait pertinent dans l'avenir. La réponse est oui. Si on élimine l'approche ouverte et multilatérale de l'IATA, ainsi que les normes pratiques qui supportent le système, de nombreux accords intertransporteurs vont échouer à terme, parce que les approches vont diverger et les normes se s'appliqueront plus. Les consommateurs auront moins de choix et les prix augmenteront.

3.3 Aujourd'hui, le système de l'IATA est en évolution et des efforts sont fournis pour rendre le produit multilatéral intertransporteurs plus simple (en réduisant les contraintes administratives) et plus attirant (en élargissant le champ d'application et la disponibilité).

3.4 Toutefois, on peut craindre que des initiatives nationales, voire régionales, destinées à libéraliser davantage le marché, n'entraînent la désagrégation du système. On peut citer en exemple les conditions de transport et les modalités contractuelles, incluant la responsabilité. Des règles différentes entre les juridictions peuvent rendre les correspondances pratiquement impossibles dans la mesure où il n'y aura plus de conditions communes reliées à ce qui est encore, à l'heure actuelle, un voyage direct avec un billet normal. De même, des approches différentes quant à l'application des lois sur la concurrence pourraient forcer des compagnies à se retirer partiellement du système. Cela compromettrait l'efficacité et les avantages du système et pourrait éventuellement le détruire complètement.

4. **ACTION À PRENDRE**

4.1 L'IATA recommande fortement que la Conférence réaffirme, dans ses conclusions, la valeur du Système multilatéral de services intercompagnies et qu'elle incite les États à éviter les initiatives unilatérales qui pourraient nuire au système.

ANNEXE

LE SYSTÈME MULTILATÉRAL DES ACCORDS INTERCOMPAGNIES

1. INTRODUCTION

1.1 Le Système mondial de services intercompagnies profite aux voyageurs où qu'ils soient. Aucun transporteur aérien ne saurait couvrir à lui seul les quelque 4 000 aéroports répartis sur l'ensemble de la planète. Cela est pourtant possible pour les voyageurs et les marchandises, grâce au système de services intercompagnies. Un des principaux avantages du système est de donner accès aux communautés modestes et périphériques.

1.2 Le système de services intercompagnies permet de défrayer le coût d'un voyage en un seul paiement, dans une seule devise, peu importe le nombre de vols et de transporteurs aériens fréquentés. Les consommateurs ont aussi plus de choix quant aux horaires. Un passager peut donc faire le tour du monde en suivant un itinéraire complexe, ou bien faire un voyage simple avec une compagnie à l'aller et une autre au retour.

1.3 Quelle est l'importance des services intercompagnies? En gros, on estime que les services intercompagnies pour les passagers et le cargo ont constitué en 2001 un chiffre d'affaires de 20 milliards de dollars US. Cela représente environ 15 % des revenus du transport aérien international régulier. Selon une étude commandée par l'IATA, le système multilatéral des accords intercompagnies permet aux consommateurs d'épargner 2,9 milliards de dollars US. Sur le territoire de l'Union européenne, une étude commandée par la Commission européenne évalue les services intercompagnies à 28 % du trafic aérien international régulier en Europe.

1.4 Le bon fonctionnement du système de services intercompagnies repose sur trois piliers indissociables :

- a) l'entente cadre qui permet de participer au réseau mondial de services intercompagnies;
- b) des mécanismes pratiques, à savoir des normes et procédures communes ;
- c) une structure économiquement viable, afin que chaque participant retire du système des bénéfices satisfaisants.

1.5 Le résultat est un système simple, efficace et hautement avantageux pour les consommateurs. Les fondements du système peuvent être complexes, mais les usagers n'y voient qu'un processus simple qui fonctionne bien. Cela est possible grâce à la coopération qu'on observe depuis cinquante ans dans l'industrie du transport aérien.

2. PARTICIPATION

2.1 La participation au système de services intercompagnies est libre et les participants n'ont pas à négocier à la pièce des ententes bilatérales avec chaque compagnie. L'Accord multilatéral de trafic intercompagnies (MITA) établit un cadre de base adopté par plus de 300 compagnies aériennes dans le monde, incluant des alliances commerciales et des partenaires en partage de codes. Le principe de fonctionnement est que chaque transporteur participant accepte les billets et les connaissements de marchandises de tous les autres transporteurs qui adhèrent à l'Accord.

3. MÉCANISMES PRATIQUES

3.1 Le fondement du système mondial repose sur des normes et des procédures communes qui permettent de surmonter les obstacles liés aux différences de cultures, de langues et de pratiques d'affaires. Ainsi, le système fonctionne grâce à des formats standards pour les documents, les messages et d'autres éléments reliés à la conduite des affaires. Les normes et procédures sont mises au point par les Conférences de l'IATA sur les services de transport de passagers et de fret.

3.2 L'importance accordée à l'uniformité des normes et procédures n'entraîne pas qu'une mesure doive obligatoirement convenir à tous. Par exemple, des efforts de coopération au sein de l'industrie ont permis d'offrir des services aux voyageurs qui ont des besoins spéciaux, telles les personnes à mobilité réduite et celles qui suivent une diète spéciale.

4. STRUCTURE ÉCONOMIQUE

4.1 Le facteur économique représente non seulement un aspect pratique, mais également la source du succès du système, puisque ce dernier bénéficie aux passagers, aux expéditeurs et aux compagnies aériennes.

4.2 Il ne faut pas sous-estimer les avantages pour les passagers. En plus de la simplicité (une seule transaction, dans une seule devise) il y a un avantage économique : les vols avec correspondance coûtent moins cher. Si on additionnait les coûts des différents segments de vol pris séparément, non seulement le total serait plus élevé, mais on perdrait l'avantage de la flexibilité offert par le système qui permet, sans changement de tarif, de varier les itinéraires.

4.3 Ces tarifs intertransporteurs et les normes qui les supportent, comme les règles concernant les devises et les kilométrages, sont mises au point par les compagnies membres de l'IATA lors des Conférences de coordination des tarifs pour le transport de passagers et de fret. La participation à ces conférences est libre et les ententes qui en résultent n'ont pas force de loi, mais 132 des principaux transporteurs au monde ont choisi de participer au processus, parce que les tarifs intertransporteurs leur permettent d'étendre leurs réseaux et d'être plus concurrentiels, tout en offrant à leur clientèle un choix plus large. De nombreuses autres compagnies affichent ces tarifs, les transporteurs de petite ou moyenne taille dépendant souvent du système multilatéral pour accéder à des marchés plus vastes et devenir plus concurrentiels. Plus de 300 transporteurs souscrivent à l'Accord multilatéral de trafic intercompagnies (MITA) ; des accord bilatéraux ne sauraient remplacer un tel système d'une façon pratique ou économique. Plus encore, la nature et le degré de concurrence entre plusieurs compagnies sont tels que des ententes bilatérales nécessiteraient des exemptions aux lois sur la concurrence, en particulier en Europe.

4.4 Les niveaux de tarification en-ligne des transporteurs sont soumis aux pressions du marché. L'expérience démontre que les tarifs intertransporteurs multilatéraux fonctionnent parallèlement à ces tarifs spécifiques aux transporteurs, ce qui bénéficie aux consommateurs.

4.5 La distribution est facilitée par un réseau d'environ 100 000 agents passagers et de fret, ce qui simplifie les achats et élimine la nécessité de s'adresser au bureau de la compagnie aérienne. Le système de distribution a été développé et entretenu par les Conférences sur les agences de passagers et de fret.

4.6 En plus de procurer des avantages directs aux consommateurs, le système de services intercompagnies a une fonction sociale. Dans les communautés périphériques, il permet aux transporteurs

aériens locaux d'offrir un niveau de service adéquat vers toutes les destinations. Les petits transporteurs peuvent ainsi offrir aux voyageurs une plus vaste gamme de destinations, ce qui favorise leur position concurrentielle face aux grandes compagnies.

5. CONCLUSION

5.1 Les paragraphes qui précèdent expliquent brièvement les fondements du système multilatéral de services intercompagnies, issue en large partie des efforts soutenus des Conférences de trafic aérien de l'IATA. Par nature, ces conférences supposent la coopération, dans l'intérêt du public, entre des compagnies aériennes concurrentes. Par conséquent, elles ont besoin d'exemptions par rapport aux lois sur la concurrence dans différentes parties du monde, notamment aux États-Unis, dans l'Union européenne et en Australie.

5.2 Pour garantir l'avenir du système multilatéral de services intercompagnies, il faut que l'industrie continue à bénéficier d'exemptions en échange de ses activités de coopération.

5.3 L'industrie du transport aérien doit continuer à faire des affaires à l'échelle planétaire. Les trois piliers mentionnés plus haut assurent l'équilibre et la stabilité du système ; que l'un d'entre eux disparaisse et c'est tout le système qui s'effondrera, au détriment des passagers, des expéditeurs et des compagnies aériennes, grandes et petites.