

**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**
2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

**LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS POUR
LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

(Note présentée par la Barbade)

SOMMAIRE

La présente note examine des questions et des options de politique liées à la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien pour les pays en développement faisant partie d'un groupement économique d'États, comme une avancée dans le sens de la libéralisation déjà engagée en vertu du principe de la communauté d'intérêts.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.

RÉFÉRENCES

Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*

Rapport du Groupe de travail sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien.

ATConf/5-WP/7, Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

1. INTRODUCTION

1.1 L'importance de l'aviation commerciale pour les économies de toutes tailles est incontestable. Toutefois, cette importance est accrue lorsqu'il s'agit d'une économie fortement dépendante du tourisme ou du commerce de biens ou de services par voie aérienne, comme c'est le cas de

(5 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.048.fr\ATConf.05.wp.048.fr.doc

nombreux pays en développement. Ces pays deviennent ainsi fortement tributaires, pour assurer la croissance, de la présence de transporteurs aériens commerciaux efficaces et profitables.

1.2 Cependant, ces États qui sont si tributaires de la présence de transporteurs aériens sont aussi les moins susceptibles de disposer des ressources financières qui permettraient de financer les opérations des très nécessaires compagnies aériennes, que ce soit par des subventions gouvernementales ou sur les marchés financiers du pays et auprès de ses investisseurs. Cet accès restreint aux capitaux ne traduit pas l'inaptitude des transporteurs établis dans le monde en développement à attirer davantage d'investissements, mais provient plutôt des restrictions imposées par les règles existantes en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes.

1.3 Ces faits, déjà reconnus par l'OACI, constituent la justification du principe de la communauté d'intérêts, énoncé dans la Résolution A32-17 de l'Assemblée de l'OACI et initialement recommandé par la Résolution A24-12. Cependant, une difficulté associée au principe de la communauté d'intérêts est le fait que, tout en élargissant le bassin d'investisseurs susceptibles d'investir légitimement dans un «transporteur aérien communautaire», ce principe intéresse des groupes de nations qui, tant individuellement que collectivement, n'ont que des ressources très limitées à consacrer à l'aviation.

1.4 Avec la mondialisation, qui ouvre de nouveaux marchés pour le commerce de biens et de services dans le monde entier, le moment est venu de revoir le principe de la communauté d'intérêts en vue d'assurer que les pays en développement soient en mesure de bénéficier pleinement de ces nouveaux marchés. Cette note examine donc de quelles façons les règles régissant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes pourront être libéralisées davantage au bénéfice de ces pays en développement.

2. ANALYSE

2.1 Le tourisme continue d'apporter une contribution disproportionnée au produit intérieur brut de nombreux pays en développement, en comparaison de sa contribution au PIB des pays développés. Or, malgré cette contribution et le rôle manifeste que jouent les transporteurs aériens pour déterminer le rôle important du tourisme, fort peu de compagnies aériennes profitables sont établies dans ces pays en développement.

2.2 Comme le montrerait un examen de leurs concurrents du monde développé, le nombre limité de transporteurs aériens rentables du monde en développement ne s'explique pas par l'absence d'accès à des routes rémunératrices, mais plutôt par la sous-capitalisation de ces compagnies aériennes dès leur création. Cette sous-capitalisation initiale se prolonge pendant toute la vie du transporteur, parce que le bassin d'investisseurs possibles est limité, du fait des règles restrictives en matière de propriété substantielle et de contrôle effectif.

2.3 Dans de nombreux cas, la compagnie de pavillon traditionnelle a été éliminée du marché, non seulement du fait d'un manque d'efficacité administrative et opérationnelle, mais aussi parce que les pays en développement ne sont pas en mesure de financer ces transporteurs en présence d'autres priorités du développement, telles que l'éducation, la santé et d'autres besoins sociaux et d'infrastructures. L'incapacité des compagnies aériennes nationales à satisfaire leurs besoins de financement auprès du gouvernement se perpétue lorsque ces compagnies aériennes cherchent à obtenir des financements auprès d'investisseurs du pays, qui disposent de fonds limités et doivent choisir entre l'investissement dans un transporteur aérien national ou l'investissement dans d'autres entreprises, au plan national ou international. Comme possibilité d'investissement, l'aviation est en concurrence, pour les fonds des

investisseurs, avec celles qui existent dans de nombreux autres secteurs économiques, ne souffrant pas autant de mesures restrictives en matière de propriété substantielle et de contrôle effectif.

2.4 Il en résulte que les compagnies aériennes établies dans le monde en développement doivent recourir à la recherche de capitaux auprès d'un bassin d'investisseurs limité, disposant de trop peu de ressources à investir. Une autre possibilité, c'est que ces transporteurs doivent rechercher des prêts sur le marché international à un coût inacceptable, ce qui, plutôt que d'améliorer la situation financière du transporteur, est susceptible de la détériorer à long terme. Les possibilités de trouver des sources de capital de risque sont limitées aussi par le fait que les restrictions sur la propriété et le contrôle peuvent limiter les options de remboursement et accroître le coût des capitaux.

2.5 L'application du principe de la communauté d'intérêts ne remédie que partiellement aux difficultés associées à la recherche de sources de capitaux d'investissement. En effet, si le principe de communauté d'intérêts introduit l'idée de transporteur communautaire et élargit l'accès aux marchés pour un tel transporteur, il ne fait qu'élargir le bassin dans lequel des capitaux peuvent être obtenus à des pays en développement qui connaissent des circonstances économiques semblables. En fait, une analyse portant sur les transporteurs de pays en développement ayant bénéficié du principe de communauté d'intérêts prouvera que ces transporteurs n'ont pas profité d'un accès amélioré aux capitaux d'investissement. De plus, tandis que leur accès aux marchés s'est élargi, l'aptitude des transporteurs de pays en développement à exploiter ces nouvelles possibilités a été gravement limitée par leur sous-capitalisation persistante, résultant d'un accès limité aux capitaux d'investissement.

2.6 L'assouplissement des règles qui régissent la propriété des compagnies aériennes et l'accès accru aux marchés, en même temps qu'un accès facile aux capitaux d'investissement, peut conduire à des améliorations substantielles de l'efficacité, de la rentabilité ainsi que des avantages pour les consommateurs, comme cela a déjà été démontré au sein de l'Union européenne. Les «transporteurs communautaires» de l'UE n'ont pas seulement la possibilité d'exploiter le marché aéronautique libéralisé existant en Europe mais ont aussi, ce qui est plus important, accès à une communauté d'investissement vaste et diverse, capable de financer l'expansion des routes et l'acquisition d'équipement.

2.7 En plus de renforcer la position financière et concurrentielle des transporteurs établis dans les pays en développement, comme résultat de l'apport de capitaux d'investissement pouvant résulter d'un assouplissement des règles en matière de propriété des compagnies aériennes, des flux accrus de capitaux d'investissement peuvent aussi aider à améliorer la supervision de la sécurité de ces transporteurs. Un accès accru à des capitaux d'investissement moins coûteux conduira à une accélération du renouvellement des parcs aériens dans le monde en développement, avec une diminution concomitante des problèmes de sécurité liés au vieillissement des aéronefs ainsi que des préoccupations environnementales associées aux émissions et au bruit.

3. UNE APPROCHE DE LA LIBÉRALISATION ET DU CONTRÔLE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

3.1 Les clauses restrictives relatives à la propriété des compagnies aériennes et les clauses relatives à l'immatriculation des aéronefs ont limité l'aptitude des compagnies aériennes des pays en développement à attirer des investissements, ce qui à son tour a influencé leur capacité à livrer concurrence efficacement sur les routes existantes ou à exploiter pleinement les nouvelles possibilités du marché, apparues du fait du principe de la communauté d'intérêts ou d'accords bilatéraux libéraux. Afin de garantir que les transporteurs des pays en développement pourront exploiter plus pleinement les bénéfices à retirer de l'aviation commerciale pour le tourisme et le commerce, il est nécessaire d'avoir :

- a) des règles assouplies en matière de propriété des compagnies aériennes ;
- b) des règles assouplies en ce qui concerne la base de l'établissement du contrôle effectif.

3.2 Pour ce qui est du point a), les règles relatives au contrôle de la propriété des compagnies aériennes devraient être révisées pour permettre que seulement la base d'acceptation de la désignation en vertu d'un certain accord sur les services aériens soit revue pour spécifier qu'il n'est pas nécessaire, dans le cas d'un pays en développement, que plus de 25 % des actions de la compagnie aérienne soient détenus par des ressortissants du pays qui effectue la désignation.

3.3 En ce qui a trait au point b), les règles relatives au contrôle effectif devraient être assouplies pour stipuler que la seule base pour déterminer le contrôle effectif devrait être que le principal lieu d'établissement soit situé dans le territoire de l'État désignateur. Des lignes directrices pour la détermination du principal lieu d'établissement d'un transporteur ont été énoncées dans le projet de modèle de clause du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) qui figure dans la note ATConf/5-WP17, comme article X : Désignation et autorisation.

3.4 Ces nouvelles règles assureraient aux transporteurs des pays en développement un accès accru aux sources internationales de capitaux, leur donnant ainsi la capacité de livrer concurrence efficacement et d'exploiter les nouvelles possibilités du marché.

4. CONCLUSIONS

4.1 La Conférence est invitée à conclure que :

- a) Du fait de son rôle de facilitateur du commerce international de marchandises et de services, et en particulier du tourisme, l'aviation civile présente une importance considérable pour les pays en développement et a le potentiel d'améliorer de façon significative, directement et indirectement, leurs perspectives économiques. Les avantages de l'aviation commerciale pour un pays en développement sont disproportionnés si on les compare à ce qu'ils sont pour les pays développés.
- b) Les pays en développement sont les moins susceptibles d'être en mesure d'effectuer les investissements vastes et soutenus, de sources intérieures tant publiques que privées, qui sont nécessaires pour assurer le fonctionnement de transporteurs aériens efficaces et dynamiques. En même temps ces transporteurs sont freinés dans la recherche de capitaux étrangers par les règles existantes concernant la propriété substantielle et le contrôle efficace d'une compagnie aérienne désignée.
- c) Le principe de la communauté d'intérêts a donné aux transporteurs de pays en développement qui font partie d'un groupement économique une souplesse importante en ce qui concerne la désignation des compagnies aériennes ainsi qu'un accès amélioré aux marchés. De plus, les dispositions de certains des accords bilatéraux plus libéraux conclus par des pays en développement ces dernières années ont accru l'accès aux marchés. Cependant, le fait de réunir des pays également limités financièrement a annulé beaucoup des avantages qui devaient découler de ce principe ou de certains des accords bilatéraux plus libéraux, car le manque de moyens financiers a empêché d'exploiter complètement les nouvelles possibilités du marché.

- d) Une libéralisation plus poussée des règles relatives à la propriété substantielle et au contrôle effectif des compagnies aériennes de pays en développement permettra à ceux-ci de livrer concurrence plus efficacement en améliorant leur capacité d'exploiter les possibilités d'accès aux marchés, améliorant ainsi de façon significative leur viabilité commerciale.
- e) Les règles concernant la propriété substantielle des compagnies aériennes devraient être assouplies pour prévoir l'acceptation de la désignation des transporteurs de pays en développement lorsque 25 % du capital social au minimum est détenu par des ressortissants du pays désignateur.
- f) Les règles se rapportant au contrôle effectif des compagnies aériennes devraient être assouplies pour prévoir comme seule condition pour déterminer le contrôle effectif que le principal lieu d'établissement soit situé dans le pays désignateur.
- g) Les nouvelles règles relatives à la propriété substantielle et au contrôle effectif qui sont proposées n'amélioreront pas seulement la situation financière des compagnies aériennes du monde en développement, mais serviront aussi à améliorer indirectement la sécurité des aéronefs et à réduire les coûts environnementaux associés à des parcs aériens vieillissants dans le monde en développement, du fait d'un taux accru de renouvellement des flottes par suite d'un accès amélioré aux capitaux.

5. SUITE PROPOSÉE À LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) examiner les conclusions énoncées au paragraphe 4.1, a) à g);
- b) adopter les conclusions énoncées au paragraphe 4.1, a) à g).