



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 43 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

#### INCIDENCES DU PROCESSUS DE LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne la nécessité de procéder à une analyse et à des études de cas qui révèlent méthodologiquement les incidences de la libéralisation sur les services de transport aérien international, en tenant compte des inégalités marquées entre les États. Cette démarche s'impose afin de garantir le développement sûr et ordonné des services de transport aérien international et de faire de ce processus un outil du développement économique pour tous les États qui ont signé la Convention de Chicago.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à parvenir à un accord sur les recommandations présentées au paragraphe 4.

*Références :*

Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*  
ATConf/6-WP/103 Rev 1, Rôle de l'OACI dans la réglementation du transport aérien

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Venezuela.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon l'article 44 de la Convention de Chicago (en particulier ses alinéas d, e, f, g et i), les buts et objectifs de l'Organisation consistent, entre autres, à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, à prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable et à assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international.

1.2 Les accords multilatéraux/bilatéraux de cieux ouverts pourraient revêtir une grande importance pour le développement commercial de chaque État membre. Toutefois, ces accords pourraient également, vu les conditions de leurs systèmes aéronautiques, être plus bénéfiques pour certains États que pour d'autres. Nous acceptons que la fameuse « libéralisation » du transport aérien international offre une base d'égalité des chances pour assurer des services et qu'elle offre aux États de nombreuses perspectives de développement commercial, comme il est indiqué dans le préambule de la Convention de Chicago, mais il est tout aussi vrai que l'absence d'études démontrant les effets de ces processus de libéralisation et les conséquences de la libéralisation est un sujet de préoccupation. Il faudrait une méthodologie ayant pour objectif d'analyser et de prévoir les possibles conséquences d'une politique de ciel ouvert, pour que celle-ci ne se convertisse pas en une menace pour certains États. En conséquence, la présente note pose le problème de savoir comment l'OACI pourrait élaborer des études ou développer un guide méthodologique qui, à son tour, aiderait à garantir qu'il existe une concurrence loyale entre des pays marqués par de grandes inégalités économiques et technologiques dans le monde de l'aviation, de telle sorte que toutes les parties puissent bénéficier de l'application d'une politique de libéralisation.

1.3 La sixième Conférence mondiale de transport aérien a approuvé l'actualisation des indicateurs de la libéralisation du transport aérien, et nous estimons que ceux-ci ne seraient pas suffisants pour comprendre et évaluer le processus de manière intégrale.

## 2. ANALYSE

2.1 L'OACI devrait viser un équilibre entre les attentes du développement de la part de certains États d'un côté et celles de l'industrie et des usagers de l'autre. S'il est bien certain que le processus de libéralisation sert de point de départ à une base d'égalité des chances avec pour objectif le développement sain et économique du transport aérien, comme le prescrit le préambule à la Convention, il faut également prendre conscience de la réalité de l'inégalité des conditions entre les divers acteurs. Cette inégalité de conditions est un facteur limitatif de la participation et de l'exploitation des opportunités, compte tenu des réalités de chaque État. Ainsi, un État dont l'aviation n'est pas développée et qui se trouve en concurrence avec un État ayant une plus grande capacité opérationnelle, même toutes chances égales, n'a pas les mêmes conditions pour affronter la concurrence et cela empêche que le processus de libéralisation puisse se développer de manière optimale.

2.2 Dans la promotion de la libéralisation du transport aérien, il y a des aspects très importants qui devraient être pris en compte, dont les principaux sont les suivants :

- a) viser un équilibre entre les attentes de développement des États, d'un côté, et l'industrie et les utilisateurs de l'autre, compte tenu des réalités du marché mondial et de la grande diversité des réglementations, ainsi que des ressources disponibles ;

- b) connaître avec exactitude les divers niveaux de développement aéronautique de chaque pays et comment cette situation pourrait se traduire en barrières ou en catalyseurs qui auraient une incidence positive ou négative, lorsqu'il s'agira de développer le processus de libéralisation du transport aérien ; parmi les variables à considérer se détachent, pour chaque pays :
- 1) l'infrastructure aéronautique ;
  - 2) les niveaux de trafic de passagers, de fret et de poste ;
  - 3) la situation géographique ;
  - 4) la population ;
  - 5) le revenu ;
  - 6) la capacité de voyager ;
  - 7) les relations économiques ;
  - 8) le produit intérieur brut (PIB) et les politiques internes envers les entreprises du secteur, en matière de propriété réelle et de contrôle effectif ;
  - 9) l'interdiction des vols nocturnes et de la compétence déloyale entre autres.
- c) élaborer des principes directeurs sur les politiques de réglementation du transport aérien international, qui permettront aux États de libéraliser leurs services de transport aérien progressivement et d'empêcher un scénario dans lequel les inégalités de conditions augmenteraient ;
- d) réaliser des études économétriques pour évaluer les causes et les incidences de la libéralisation des services de trafic aérien qui, à leur tour, expliqueront l'incidence sur le développement du transport aérien international. Nous n'avons pas connaissance d'études qui utilisent des algorithmes ou des techniques statistiques pour démontrer de manière concluante que l'augmentation des chiffres de passagers et du trafic aérien ainsi que les avantages pour le développement de l'aviation civile résultent de la libéralisation du transport aérien. C'est pourquoi il est impératif de pouvoir déterminer s'il y a une relation de cause à effet entre le volume ou la croissance du trafic et l'adoption, par un État ou une région, d'accords de services aériens libéralisés. L'analyse économétrique, avec les paramètres susmentionnés, devrait permettre de le savoir. De même, il faut que soit mis en place un suivi constant des indicateurs du système de transport aérien, qui permette de connaître et de surveiller l'évolution de ce système.

2.3 Cette inégalité des conditions, combinée à l'absence d'information scientifique en la matière, constitue un facteur limitatif de la participation et de l'exploitation des opportunités. Elle crée également de fausses attentes et/ou favorise une plus grande méfiance vis-à-vis de la concurrence dans les conditions établies par la Convention de Chicago. Elle empêche le processus de se développer de manière optimale, efficace et effective, avec des avantages pour tous les acteurs et les parties prenantes en cause. Des études ont été réalisées qui font ressortir les avantages de la libéralisation. Toutefois, elles sont limitées et ne permettent pas d'appréhender l'ampleur du processus.

2.4 D'un autre côté, ce type d'étude révélerait également les causes et les effets de cas possibles de concurrence déloyale entre acteurs du système.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les États doivent disposer de renseignements sur les industries aéronautiques et du transport aérien, en termes d'infrastructure, d'indices et de politiques économiques, ainsi que de méthodologies et de principes directeurs pour les objectifs énoncés ci-dessus, afin de remplir les mandats que leur ont confiés l'OACI, à savoir :

- a) promouvoir le développement ordonné et sûr du transport aérien international ;
- b) garantir que toutes les parties en cause peuvent en profiter également ;
- c) faire en sorte que le transport aérien devienne un outil de développement économique des pays en développement.

3.2 Dans ce sens, les études économétriques nous permettront de comprendre comment les variables influent sur le processus de mise en œuvre des programmes de libéralisation du transport aérien et donneront des indications claires aux États qui n'ont pas encore adopté ce modèle.

### 4. RECOMMANDATIONS

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à demander à l'OACI de continuer à assumer son rôle de leader dans le domaine du transport aérien, en particulier par la réalisation d'études méthodologiques et l'élaboration de lignes directrices qui permettront de comprendre et de mesurer les effets de la libéralisation dans ce domaine, et en montrant aux États comment conduire un processus de libéralisation des services de transport aérien international ;
- b) à demander à l'OACI de procéder à des études économétriques et à concevoir un système de suivi permettant d'expliquer et d'évaluer, respectivement, les effets de la libéralisation des services aériens sur le trafic international et son évolution, en tenant compte de toutes les variables intervenant dans le processus.