



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)**

**SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**

**2.1 : Accès aux marchés**

**LIBÉRALISATION DES SERVICES DE FRET AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note contient un examen de questions relatives à l'accès aux marchés des services de fret aérien et une analyse des moyens de faciliter encore plus leur libéralisation, particulièrement celle des services de transport exclusif de fret, en vue de tenir dûment compte des caractéristiques propres à ces services et de la mondialisation des marchés.

**Suite à donner:** La Conférence est invitée:

- a) à examiner les renseignements et les évaluations de la présente note ;
- b) à reprendre à son compte les conclusions du § 3 ;
- c) à adopter les recommandations du § 4.

*Références :*

Des documents de référence de la Conférence sont affichés sur le site [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les services de fret aérien sont de plus en plus importants pour la croissance économique et les échanges commerciaux mondiaux. Selon des sources qui se recoupent, les marchandises transportées par la voie aérienne en 2011 représentaient environ 2 % du total mondial en volume mais quelque 40 % en valeur. La plupart des marchandises de grande valeur sont transportées par avion. Les prévisions donnent à penser que durant les 20 prochaines années, le marché mondial du fret aérien augmentera de 5,2 % par an, pourcentage qui reflète un accroissement des échanges commerciaux dû à la libéralisation des marchés.

1.2 Depuis une vingtaine d'années, le nombre croissant d'accords libéralisés a bénéficié aux services de fret aérien international. C'est ainsi qu'à la fin d'octobre 2012, sur un peu plus de 400 accords ciel ouvert conclus par les États, plus de 100 comportaient une clause d'octroi de la septième liberté pour le fret aérien ou pour tous les services de fret, ce qui a augmenté les possibilités de croissance de ces services.

1.3 Les exploitants de fret aérien n'en continuent pas moins d'être en butte à de nombreuses difficultés, notamment parce qu'ils ne jouissent que d'un nombre limité de libertés de l'air qui leur sont octroyés dans de nombreux accords classiques, qui régissent surtout les services passagers et les services mixtes. Ils sont aussi pénalisés par des restrictions de l'exploitation aérienne telles que les couvre-feux nocturnes, la limitation des droits d'escale et des formalités douanières contraignantes. Vu le caractère unidirectionnel du trafic de fret et l'apparition de plusieurs exploitants d'expéditions express d'envergure vraiment mondiale qui ont implanté des aéroports-pivots dans plusieurs pays, il est devenu plus évident que le maintien de ces restrictions empêche de répondre aux besoins actuels des exploitants de services de fret et de leur clientèle dans un marché mondialisé. L'aviation doit donc reconnaître le rôle important et les caractéristiques particulières de l'exploitation des services de fret et la nécessité de la faire bénéficier d'une plus grande liberté commerciale et d'un traitement plus favorable aux échanges commerciaux.

## 2. ANALYSE

2.1 L'OACI, les États et le secteur de l'aviation ont examiné la question de l'élargissement des libertés au bénéfice des services de fret aérien au moins durant les deux dernières conférences de transport aérien, sous l'angle de la libéralisation de l'accès aux marchés. L'OACI a aussi formulé sur ce sujet des orientations et des arrangements réglementaires, par exemple le modèle de clause bilatérale (dans une annexe sur le fret aérien) approuvé à ATConf/5, qui est inclus dans le Modèle d'accord sur les services aériens (MASA) destiné à être utilisé par les États.

2.2 Pour ce qui est des diverses méthodes possibles à appliquer pour libéraliser les services de fret aérien, ATConf/5 a recommandé qu'à leur discrétion les États procèdent unilatéralement, bilatéralement ou sur une base multilatérale. Cette recommandation continue d'être pertinente aujourd'hui.

2.3 Ainsi qu'il a été convenu à ATConf/5, il faudrait envisager d'accélérer la libéralisation de l'exploitation du fret aérien et même de tout le fret. À cet égard, les États et l'OACI peuvent contribuer à faire progresser la libéralisation. Dans le cadre actuel des accords de services aériens, les États peuvent envisager d'octroyer plus de liberté et de souplesse dans l'exploitation des services de fret aérien, en répondant mieux à ses besoins particuliers et à ceux de la clientèle.

2.4 Ainsi que l'a recommandé AConf/5, l'OACI peut jouer un rôle de chef de file en étudiant avec soin les approches multilatérales. Elle pourrait en particulier envisager de formuler un accord international spécifique pour faciliter la libéralisation plus poussée de tous les services de fret. Pareil accord pourrait reposer sur des dispositions existantes, comme la clause type de l'OACI sur le fret aérien ou sur celle des accords ciel ouvert pour l'octroi de droits de trafic et une plus grande souplesse de l'exploitation.

2.5 Pareille entreprise exigerait un examen et des préparatifs méticuleux, dont la consultation d'experts, des États et des parties prenantes de l'aviation. Pour tenir compte des différentes situations et des différents besoins des États, l'accord pourrait initialement être soumis à la signature des parties disposées et consentantes puis être ouvert à l'adhésion d'autres parties intéressées. Si elles sont convenues par la communauté de l'aviation internationale, ces mesures représenteraient un grand pas dans la voie de la mise en place d'un transport aérien international plus viable. Il convient de noter qu'une récente enquête effectuée auprès des États en octobre 2012 a révélé que 78 % des répondants (48 sur 51) ont été favorables à ce que l'OACI prenne ce genre de mesures.

### 3. **CONCLUSIONS**

3.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, on peut tirer les conclusions ci-après :

- a) la croissance et l'expansion des services de fret aérien contribuent favorablement au développement durable du transport aérien ainsi qu'aux échanges commerciaux et au développement économique mondiaux.
- b) quand ils concluent des arrangements de services aériens, les États doivent tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien, en particulier des services de transport exclusif de fret ;
- c) les orientations de l'OACI sur la libéralisation des services de fret aérien continuent d'être pertinentes et il faudrait encourager les États à les appliquer. L'OACI peut jouer un rôle important dans la facilitation de la libéralisation plus poussée dans ce domaine, notamment en mettant au point une approche multilatérale.

### 4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 Les recommandations ci-après sont soumises à l'appréciation de la Conférence :

- a) Il est recommandé que les États tiennent dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils s'échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, en particulier dans le contexte des services de transport exclusif de fret, octroient des droits appropriés et facilitent la souplesse de l'exploitation pour répondre aux besoins de ces services ;
- b) Il est recommandé que, conformément à l'analyse des § 2.4 et 2.5 ci-dessus, l'OACI entreprenne la formulation d'un accord international spécifique pour faciliter la libération plus poussée de tous les services de fret aérien,