



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

2.3 : Protection des consommateurs

**AMÉLIORATION DE LA CONNECTIVITÉ ET DE LA FACILITATION
DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite essentiellement de l'importance de la connectivité du transport aérien pour la facilitation et pour abréger la durée des voyages des passagers et elle contient une description de moyens qui permettraient de l'améliorer.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements, évaluations et analyses de la présente note ;
- b) à reprendre à son compte les conclusions du § 5 ;
- c) à adopter les recommandations du § 6.

Références :

Des documents de référence de la Conférence sont affichés sur le site www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 La communauté de l'aviation civile se compose de quatre principaux groupes : les États membres, les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les utilisateurs du transport aérien ; bien que leurs intérêts se recoupent, leurs priorités sont assez différentes. Les États s'intéressent avant tout à la conformité totale avec les lois et règlements concernant la sûreté et la facilitation et aussi aux mesures économiques et financières. Les exploitants d'aéronefs recherchent essentiellement l'amélioration de la productivité obtenue grâce à une réduction des coûts des procédures administratives et des retards dans l'exploitation. Les exploitants d'aéroports tentent principalement de réduire l'encombrement des aéroports passagers alors que les utilisateurs du transport aérien recherchent la qualité du service, dont la fluidité des formalités aéroportuaires en correspondance ou à l'arrivée avec un minimum de retard et de complications. Le défi que doit relever l'OACI est de satisfaire tous ces intéressés de manière coordonnée, tout en poursuivant l'objectif d'un produit de transport plus efficace, plus ordonné et plus attrayant.

1.2 Ces quatre groupes ont pour intérêt commun l'amélioration de la connectivité du transport aérien : pour les États, cela signifie qu'ils doivent satisfaire les intérêts du public, notamment en développant le tourisme. Pour les exploitants d'aéroports et les entreprises de transport aérien, l'amélioration de la connectivité crée de meilleures occasions d'affaires, alors que pour les utilisateurs du transport aérien la connectivité signifie voyage aisé exempt de toute complication et économie de temps.

2. CONNECTIVITÉ : HISTORIQUE

2.1 Il n'existe aucune définition unique de la « connectivité » du transport aérien. La connectivité est une propriété d'un réseau et on peut la définir comme étant un indicateur de la concentration de ce réseau. C'est donc la possibilité qu'a un réseau d'acheminer un passager d'un point à un autre avec le minimum de correspondances et sans augmentation du coût du billet, l'accent étant mis du point de vue strictement commercial sur la durée minimale des correspondances et la facilitation maximale, avec en bout de ligne des bienfaits pour les utilisateurs du transport aérien.

2.2 Cette définition générale de la connectivité du transport aérien montre combien elle est tributaire de plusieurs facteurs, depuis la disponibilité de services de transport aérien et de bonnes pratiques des compagnies aériennes jusqu'aux procédures de sûreté et de facilitation.

2.3 L'industrie a conçu plusieurs indicateurs pour associer la connectivité et la libéralisation. La Banque mondiale a procédé à une étude différente de la connectivité dans laquelle elle l'a aussi corrélée avec la croissance du produit intérieur brut (PIB). Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), et le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC), la simplification des formalités de délivrance des visas dans les économies du G20 pourrait créer 102 millions d'arrivées internationales supplémentaires et produire 206 milliards USD en recettes de tourisme, créant ainsi dans ces économies jusqu'à 5,1 millions d'emplois d'ici 2015.

3. ACTIVITÉS DE L'OACI

3.1 Les éléments d'orientation fournis par l'OACI pour améliorer la connectivité du transport aérien sont dans une grande mesure liés aux formalités de facilitation..

3.2 Il est indiqué dans l'Article 22 de la Convention de Chicago (Simplification des formalités) que « Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de tout autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronefs entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé ». L'Annexe 9 à la Convention de Chicago fournit des orientations aux États pour veiller à ce que 1) la durée du contrôle frontalier des personnes et du congé des marchandises soit aussi brève que possible et que 2) les formalités administratives et de contrôle causent le moins d'inconvénients possible.

3.3 L'OACI a aussi formulé des normes, des spécifications et des procédures et elle a établi une infrastructure sécurisée pour confirmer la confiance que l'on peut placer dans la délivrance, la vérification et la validation des passeports électroniques. À cet égard, ce genre de passeport délivré par un État participant au Répertoire des clés publiques (RCP) est validé et authentifié par les clés publiques du RCP de l'OACI. Le document est alors jugé valide et il est accepté comme ayant été délivré par l'autorité compétente, ce qui facilite la connectivité au bénéfice du passager.

4. ANALYSE

4.1 L'amélioration des éléments ci-après pourrait rehausser la connectivité du transport aérien.

4.2 **Disponibilité de services de transport aérien** — Par le passé, le progrès de la libéralisation a été entravé par la récession économique mondiale qui a conduit dans de nombreux pays à un retour vers le protectionnisme commercial. Le transport aérien n'a pas échappé à ce repli même si dans la pratique la libéralisation pourrait stimuler la reprise. Dans l'état actuel des choses, la plupart des arrangements sont régis par ce type d'accords bilatéraux de services aériens et les mesures prises visent essentiellement à éliminer de ces accords les dispositions concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens nationaux et à accepter que ces dispositions soient fondées sur le siège principal d'exploitation dans un ou plusieurs États participants. Ainsi, le principal défi à relever est lié aux restrictions bilatérales qui limitent la disponibilité de services dont peut bénéficier l'utilisateur du transport aérien. L'industrie estime que la libéralisation des compagnies aériennes peut améliorer encore plus la demande et assurer que les services qui améliorent la connectivité seront viables à long terme. Elle fournit la liberté commerciale dont les compagnies aériennes ont besoin pour ajuster leurs capacités comme il convient pour l'adapter à l'évolution de la demande de voyages aériens. C'est ainsi que la croissance des services entre la Pologne et le Royaume-Uni depuis 2003 a résulté en une augmentation du produit intérieur brut (PIB) de 27 % pour la Pologne, alors que l'augmentation correspondante pour le Royaume-Uni, qui est déjà bien desservi, était beaucoup plus modeste, au niveau de 0,5 %. Selon les prévisions, ces modifications donneront avec le temps une impulsion de 634 millions USD par an au PIB de la Pologne, l'augmentation annuelle du PIB britannique étant estimée quant à elle à 45 millions USD.

4.3 **Usages des compagnies aériennes** — Les compagnies aériennes classiques exploitent généralement des vols réguliers vers les grandes villes nationales et internationales et desservent aussi des villes moins importantes ; les transporteurs concentrent normalement la plupart de leurs opérations dans un nombre limité d'aéroports-pivots qui desservent la plupart des autres destinations du réseau par une liaison comportant une seule escale ou un service en correspondance à leur aéroport-pivot. L'utilisation judicieuse des aéroports-pivots permet aux compagnies aériennes d'améliorer leur connectivité. Le modèle du « réseau en étoile » est un système qui améliore l'efficacité du transport en simplifiant grandement un réseau de route. Beaucoup de compagnies aériennes complètent ce modèle par un système de partage de codes et de vols en partenariat ou par la création d'une petite compagnie aérienne de troisième niveau. Il convient de noter que la méthode d'établissement des tarifs par les compagnies aériennes peut aussi avoir une incidence sur la connectivité, surtout dans le cas des voyages par étapes de vols ; si un voyage est vendu par étapes de vol et non en fonction de l'origine et de la destination (deux billets étant délivrés au lieu d'un seul), la durée du voyage peut beaucoup augmenter ce qui nuit à la connectivité.

4.4 **Renseignements et données sur les passagers** — Les administrations nationales et le secteur de l'aviation doivent disposer de renseignements sur les passagers avant et pendant leur voyage. Les administrations nationales recueillent et utilisent ces renseignements pour s'acquitter de leurs fonctions relatives aux contrôles frontaliers, aux douanes, à la sûreté de l'aviation, à la lutte contre la criminalité et à la sûreté nationale. L'aviation les recueille et les utilise à des fins commerciales et opérationnelles, c'est-à-dire pour fournir le meilleur service possible au passager en accélérant et en simplifiant son voyage. On s'attend à ce qu'au minimum le trafic régulier mondial de passagers doublera d'ici 2030, passant de 2,9 milliards de passagers par an en 2012 à plus de 6 milliards ; il est donc important pour cette raison d'évaluer comment l'utilisation actuelle des renseignements sur les passagers peut améliorer la gestion des courants de trafic accrus, renforcer la sûreté et accélérer les voyages légitimes.

4.5 **Facilitation.** Les ministres du tourisme se sont réunis à Londres du 4 au 8 novembre 2012 à l'occasion du Sixième Sommet ministériel du marché mondial du voyage organisé par l'OMT. Les participants ont conclu que les formalités et politiques complexes de délivrance des visas qui limitent la connectivité aérienne continuent d'entraver gravement la croissance des voyages et du tourisme. Les ministres et les représentants des principaux organisateurs de voyages à forfait et de grandes compagnies aériennes ont de plus réclamé un renforcement de la coopération et de l'appui intergouvernemental, au plus haut niveau des administrations nationales pour briser ces barrières. Dans beaucoup de pays, les difficultés liées à la délivrance des visas de correspondance demeurent un obstacle majeur à la croissance du tourisme. Plus de 50 % des touristes voyageant par la voie aérienne, ces obstacles sont aussi des obstacles à la croissance du transport aérien.

4.6 **Analyses des coûts et des bienfaits des mesures de connectivité.** — Pour aider les États à promouvoir et à appliquer des mesures propres à améliorer la connectivité, dont des mesures de facilitation, il serait bon que le Secrétariat procède à une analyse de leur rapport coûts/avantages. L'analyse consisterait à comparer le coût économique de l'application de ces mesures et les bienfaits économiques qui en résulteraient probablement. Ces bienfaits incluraient des éléments évidents tels que leur incidence sur le produit intérieur brut (PIB) et la création directe ou indirecte d'emplois (dont des effets induits et catalytiques) résultant d'une amélioration de la connectivité.

5. CONCLUSIONS

5.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, on peut tirer plusieurs conclusions :

- a) dans le contexte de la connectivité, la satisfaction du passager est essentielle car il est probable qu'elle entraînera un accroissement de la demande de services de transport aérien ;
- b) pour mettre dès que possible en évidence les entraves les plus importantes à la connectivité du transport aérien, l'OACI devrait se tenir constamment informée, sous l'angle de la connectivité, des faits nouveaux qui surviennent dans l'aviation et dans la réglementation Cette activité viserait à fournir aux États une vue complète et intégrée des facteurs de nature à nuire à la connectivité et au développement économique pleinement satisfaisant du transport aérien ;
- c) il est nécessaire de mettre en évidence les coûts et les bienfaits des mesures d'amélioration de la connectivité du transport aérien. Le Secrétariat de l'OACI pourrait se charger d'une telle entreprise pour aider les États à évaluer l'efficacité de ces mesures, dont les mesures de facilitation.

6. RECOMMANDATIONS

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

- a) Il est recommandé que les États encouragent l'adoption et l'application de mesures visant à améliorer la connectivité fournie par le transport aérien ;
- b) Il est recommandé que les États contribuent à mettre en lumière les entraves à la connectivité du transport aérien ;

- c) Il est recommandé que l'OACI procède à une analyse du rapport coûts/avantages des mesures visant à améliorer la connectivité, dont les mesures de facilitation.

—FIN —