



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

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

2.1 : Accès aux marchés

**EXPANSION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS POUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL
D'UNE MANIÈRE PROACTIVE, PROGRESSIVE, RATIONNELLE ET PROTÉGÉE**

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fournit des renseignements sur les considérations de politique émises par la Chine quant à l'expansion de l'accès aux marchés, et notamment sur l'échange de droits de trafic et sur les progrès accomplis depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5). La Chine est d'avis que la libéralisation du transport aérien ne devrait pas être considérée comme une fin mais comme un moyen ; et qu'ainsi, les États devraient pouvoir choisir son contenu, son approche et son rythme en fonction de leur conjoncture nationale.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) consigner les données présentées dans cette note de travail ;
- b) entériner les conclusions présentées au paragraphe 4 ;
- c) adopter les recommandations présentées au paragraphe 5.

<i>Références:</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6 .
--------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le contexte de la mondialisation économique et depuis la cinquième Conférence de transport aérien (ATConf/5, 2003), la Chine a pris des mesures pour s'adapter à la libéralisation du transport aérien international, en ouvrant progressivement l'accès de son marché à cette industrie. La Chine compte ainsi répondre à ses besoins concernant l'expansion de ses échanges avec d'autres États, et satisfaire aussi les désirs du public voyageur.

¹ La version chinoise de ce document est fournie par la Chine.

2. LE POINT DE VUE DE LA CHINE SUR LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET SES PRATIQUES CONCERNANT L'OUVERTURE DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

2.1 La Chine est d'avis que la libéralisation du transport aérien n'est pas une fin mais un moyen. Le but de ce mouvement est de créer un cadre réglementaire dans lequel les transporteurs étrangers et nationaux pourront fonctionner et s'élargir d'une manière saine et viable. Ainsi conçue, la libéralisation est un processus, et non le résultat. Les États devraient promouvoir la libéralisation selon les moyens qu'ils jugent appropriés, comme bon leur semble et à leur propre rythme. Ils doivent aussi prendre en compte l'état d'avancement de leur aviation civile, ainsi que les conditions subjectives et objectives de cette industrie. Par conséquent, la libéralisation proprement dite ne devrait pas servir de critère pour juger si la politique des transports aériens d'un pays est bonne ou mauvaise, ou si elle est conforme ou non-conforme aux normes prescrites.

2.2 Selon les points de vue exprimés au paragraphe 2.1, la Chine observe, depuis dix ans, une approche « proactive, progressive, rationnelle et protégée » dans l'ouverture de son marché au transport aérien international. Les 113 accords bilatéraux qu'elle a passés dans ce domaine contiennent divers arrangements libéralisés. Sur ce nombre, 86 permettent la désignation multiple des compagnies aériennes ; 27 prévoient un tableau de routes ouvert, et 12 autorisent pleinement la 3^e et la 4^e des cinq libertés pour les services de passagers et de fret. En outre, 7 de ces accords bilatéraux assurent la jouissance complète des 3^e et 4^e libertés pour tous les services de fret ; et 7 autres prévoient l'ouverture de droits de la 5^e liberté pour les services de fret. De plus, 58 accords contiennent des dispositions autorisant le partage de codes avec des compagnies aériennes de pays tiers. En 2011, la Chine a conclu un accord de transport aérien régional avec l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Cet accord prévoit l'ouverture réciproque de points d'escale avec droits de trafic complets de 3^e et 4^e libertés, ainsi que des droits de 5^e liberté sous certaines restrictions. D'autre part, pour répondre aux besoins du développement touristique dans la province de Hainan, la Chine a adopté unilatéralement une politique prévoyant l'accès complet à cette province pour les compagnies aériennes étrangères, avec droits des 3^e, 4^e et 5^e libertés pour leurs services de passagers et de fret.

2.3 On constate que l'OACI a formulé une foule d'orientations de politique au sujet de l'accès aux marchés. La Chine considère que les modèles d'accord sur les services aériens (MASA) publiés par l'OACI sont de bons guides pour ses négociations dans ce domaine avec d'autres pays, C'est pourquoi elle s'est servie des clauses types du modèle dans certains de ses accords récemment signés ou actualisés. En 2005, la Chine a accueilli, à Shanghai, le séminaire régional de l'OACI sur la politique des transports aériens. Elle a aussi participé à la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) qui s'est tenue en décembre 2012 à Djeddah, en Arabie saoudite. Au cours de cette conférence, la Chine a tenu des réunions officielles et officieuses avec 13 pays, ce qui a beaucoup favorisé les négociations.

3. LES DÉFIS AFFRONTÉS PAR LA CHINE DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

3.1 L'une des conclusions de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) stipule que « chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international de manière souple et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, plurilatérale ou mondiale selon les circonstances. » En fait, l'approche progressive adoptée par la Chine dans l'ouverture de son marché est soigneusement calquée sur l'état d'avancement actuel de son aviation civile. Parallèlement à l'ensemble de son développement

économique et social, son secteur des transports aériens présente, pour les trente dernières années, un taux de croissance annuel de 17,3 %. Son système de transport aérien est ainsi devenu le deuxième plus grand du monde. Au cours de l'année 2012, ses compagnies aériennes ont transporté 319 millions de passagers et 5,4 millions de tonnes de fret et de courrier. L'Aéroport International « Beijing Capital » et l'Aéroport international de Shanghai-Pudong sont parmi les aéroports les plus actifs du monde et ceux dont les ressources sont les plus limitées. La Chine possède actuellement 21 aéroports qui desservent chaque année 10 millions de passagers.

3.2 Tous ces résultats ne suppriment pas les nombreux défis affrontés par la Chine dans le développement de ses transports aériens. En premier lieu, si l'on considère la conjoncture externe de ce développement, le défi le plus notable est l'amointrissement de l'espace aérien. La réduction de cette ressource pose maintenant un problème d'étranglement qui bloque la croissance de l'aviation civile. Outre les quatre aéroports des trois grandes villes – Beijing, Shanghai et Guangzhou – où l'espace aérien est très insuffisant, 17 autres aéroports, qui desservent plus de 10 millions de passagers par an, connaissent le même type de problème, soit la saturation presque totale de l'espace aérien disponible. Le contraste est de plus en plus grave entre les besoins liés au développement des transports aériens et les limites des ressources disponibles concernant l'espace aérien. Deuxièmement, du point de vue de la conjoncture interne de ce secteur, la valorisation et l'amélioration des bases de développement sont insuffisantes. À cet égard, le défi affronté par la Chine vise plusieurs carences : infrastructures, professionnels clés, personnes de talent et gestion efficace. Dans ces quatre domaines, le bilan est loin de répondre aux besoins du secteur. Troisièmement, d'après les rapports sur l'ouverture du marché chinois des transports aériens, le marché intérieur de ce pays n'est pas encore entièrement ouvert ; et c'est ce qui empêche la libéralisation complète de l'accès aux marchés des transports internationaux. Étant donné cette série de facteurs subjectifs et objectifs auxquels la Chine est confrontée, elle ne pourra pas réaliser, du jour au lendemain, la libéralisation de l'accès à ses marchés. Ce mouvement ne peut être qu'une transformation progressive, conçue pour assurer un équilibre entre les exigences d'une exploitation fiable et sûre, et les besoins liés à l'ouverture des marchés. C'est ainsi qu'on facilitera le développement du transport aérien international d'une manière plus sécuritaire, efficace et durable.

4. CONCLUSIONS

4.1 Voici les conclusions suggérées par cette discussion :

- a) la libéralisation des transports aériens n'est pas une fin, mais un moyen. Chaque État devrait pouvoir choisir le contenu, l'approche et le rythme de sa libéralisation, en fonction de sa conjoncture nationale ;
- b) la libéralisation des transports aériens est un processus. Depuis la cinquième Conférence de transport aérien (ATConf/5) et parallèlement à la mondialisation économique, de nombreux États, dont la Chine, ont établi divers degrés de libéralisation pour l'accès aux marchés, dans le cadre de leurs politiques sur le transport aérien international. Les inégalités qui distinguent les États quant au progrès de leur développement et à la situation de leurs transports aériens entraînent, pour plusieurs pays, des différences et des spécificités dans leur processus de libéralisation.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée à examiner les recommandations suivantes :

- a) l'OACI devrait être aidée dans son rôle essentiel qui consiste à formuler des propositions concernant les politiques de réglementation des transports aériens internationaux. Étant donné les diversités nationales qui marquent le développement de cette industrie, l'OACI devrait préparer de nouvelles options de politique et les faire examiner par les États ;
- b) à la lumière des conclusions formulées au paragraphe 4.1, l'OACI devrait prendre en compte les diversités nationales dans le développement des transports aériens, lorsqu'il s'agit de promouvoir leur libéralisation. Elle éviterait ainsi toute pression visant à uniformiser les choix de politique dans ce domaine ;
- c) dans la mesure du possible, et compte tenu des intérêts de chacun des États et du milieu de l'aéronautique, l'OACI devrait obtenir de l'aide pour pouvoir étudier des options diverses concernant l'élaboration d'un accord multilatéral sur l'accès aux marchés ;
- d) l'OACI devrait mener des consultations plus nombreuses au sujet des politiques sur le transport aérien international et du traitement des questions particulières de réglementation. Ces consultations faciliteront la création d'une conception commune et l'établissement d'un consensus parmi les États. En outre, elles renforceront les orientations stratégiques de l'OACI dans ce domaine.

— FIN —