

**PARTIE E**

**SERVICES DE TRANSPORT  
AÉRIEN DE FRET**



E. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DE FRET

1. Évolutions commerciales

376. L'IATA évalue le chiffre d'affaires du transport aérien de fret à 55 milliards de dollars EU en 2006 (contre 40 milliards de dollars EU en 2000), soit 12 pour cent du chiffre d'affaires des services de transport aérien commercial. L'IATA estime aussi la valeur totale des marchandises transportées par voie aérienne à 3 250 milliards de dollars EU en 2006, soit environ 35 pour cent du commerce de marchandises en valeur.

a) Évolution du trafic

377. Durant la période sous examen, le trafic, mesuré en tonnes-kilomètres, a connu une évolution très heurtée allant d'une croissance à deux chiffres à des régressions en valeur absolue, comme en témoigne le tableau 35.

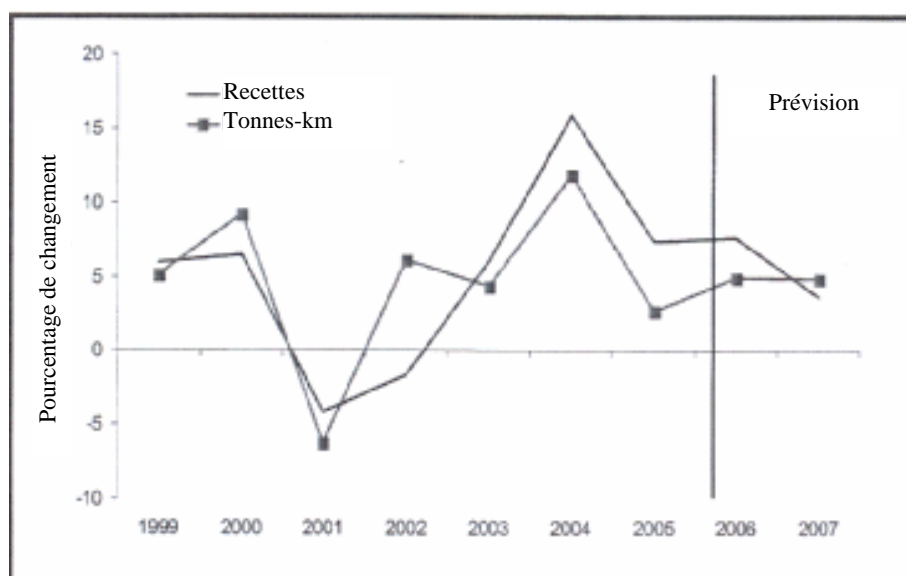
**Tableau 35**  
**Croissance annuelle du transport aérien de fret en tonnes-km, de 2001 à 2006**

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Taux de croissance par rapport à l'année précédente	-7%	+5%	+3,5%	+13%	+4%	+4,6%

Source: Aviation Week & Space Technology ,15 avril 2007.

378. Ces évolutions sont illustrées plus en détail par le graphique 10 qui, sur une période un peu plus longue, retrace les évolutions en termes de recettes et de volume de trafic.

**Graphique 10**  
**Taux de croissance des recettes et du trafic de fret en tonnes-km, 1999-2007**



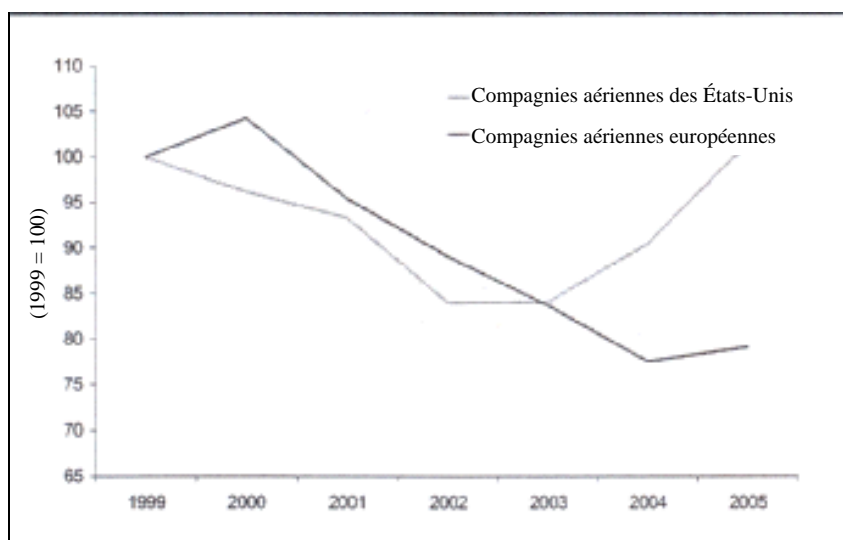
Source: OACI/IATA.

379. En moyenne lissée sur cinq ans, la croissance s'est cependant établie sur la période à 5,8 pour cent, soit un chiffre très proche de celui de 6 pour cent prédit par les deux constructeurs aéronautiques majeurs (Boeing et Airbus). Il est généralement admis que la croissance du fret aérien est le double de la croissance mondiale bien que certains observateurs considèrent que ce rapport évolue défavorablement du fait notamment de la concurrence intermodale croissante du transport maritime.

380. Comme le transport aérien de passagers, le transport aérien de fret est très sensible à la conjoncture, toute récession ou ralentissement de la croissance pouvant se traduire par une forte régression des recettes et du trafic de l'industrie.

381. Comme le transport aérien de passagers, le secteur souffre aussi d'une érosion tendancielle de la rentabilité du fret, mais qui est toutefois moins prononcée. Cette érosion est illustrée par le graphique 11 pour les transporteurs américains et européens de fret.

**Graphique 11**  
**Évolution de la rentabilité du fret aérien, 1999-2005**  
(recettes par tonnes-km)



Source: ATA, AEA, Airclaims, compilé par l'IATA.

382. Un point intéressant pour les compagnies aériennes pratiquant à la fois le transport de passagers et le transport de fret est que les cycles conjoncturels des deux activités sont différents.

383. Ainsi, au cours de la période sous examen, le trafic a rebondi en 2000 après une régression consécutive à la crise asiatique de 1997-1998.

384. En 2001, le trafic a commencé à régresser dès avant les attentats du 11 septembre, du fait notamment de l'éclatement des bulles Internet et télécom. Les événements du 11 septembre ont bien sûr aggravé la situation en paralysant le trafic quelques jours et en créant de multiples incertitudes en matière de régime juridique de sécurité et d'assurance. Les transporteurs ont réagi de manière variée à cette évolution: des flottes ont été réduites au Japon, au Taipei chinois et en Corée, tous trois producteurs importants de biens de technologie de l'information affectés au premier chef par la crise. Dans le même temps, Singapore Airways a poursuivi son plan d'investissement et China Southern a commandé son premier avion tout-cargo.

385. Dès 2002, la croissance a repris en volume, tandis que le marasme se prolongeait pour le transport de passagers. Les recettes sont cependant restées à la traîne. La croissance des exportations aériennes chinoises et plus généralement du trafic intra-asiatique a été l'un des moteurs de ce rebond. Ainsi que la reprise des exportations d'ordinateurs, puisque les ordinateurs achetés en 1999 en prévision du bogue de l'an 2000 arrivaient à obsolescence.

386. En 2003, l'épidémie de SRAS n'a eu que des effets marginaux pour le secteur. Elle a en effet décalé le "pic" de trafic d'un mois, de début septembre à début octobre, les acheteurs nord-américains et européens ayant dû décaler leurs voyages en Asie à la fin de l'été. L'épidémie de SRAS a même eu un effet paradoxalement positif sur le trafic aérien de fret tout-cargo. En effet, les cargaisons de fret qui ne pouvaient plus être acheminées en soute des avions passagers du fait des annulations de vols ("belly crunch") ont été transférées sur des vols tout-cargo. La croissance du volume en 2003 a été de 3,5 pour cent quand là encore le transport de passagers subissait une régression.

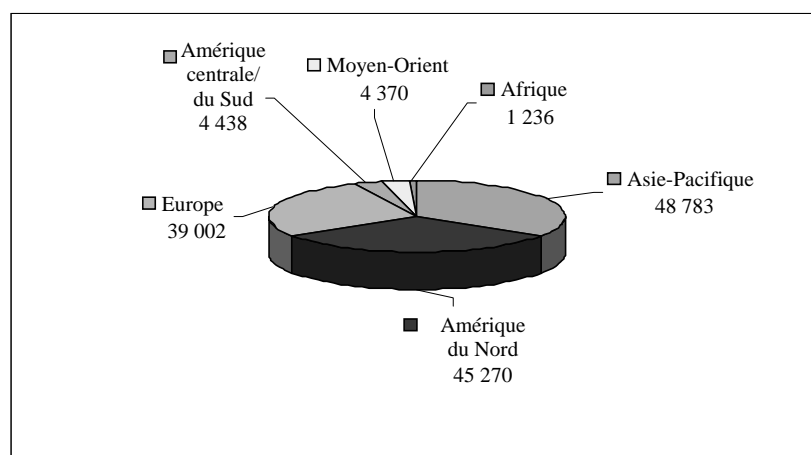
387. L'année 2004 a été une année exceptionnelle pour le fret aérien avec une croissance du volume de 13 pour cent et une croissance des recettes plus élevée encore.

388. L'année 2005 a vu le retour à une croissance plus modérée, qui s'est maintenue en 2006.

389. Toutefois ces chiffres globaux rendent mal compte de la diversité des situations régionales. Ainsi en 2005, par exemple, le trafic au départ, à destination et à l'intérieur de la Chine a crû de 13,8 pour cent quand le taux de croissance globale était seulement de 4 pour cent.

390. La comparaison du poids respectif des régions dans le trafic au début et à la fin de la période sous examen, que permettent les graphiques 12 à 15 et le tableau 36, donne une idée des effets cumulés de ces croissances divergentes.<sup>247</sup>

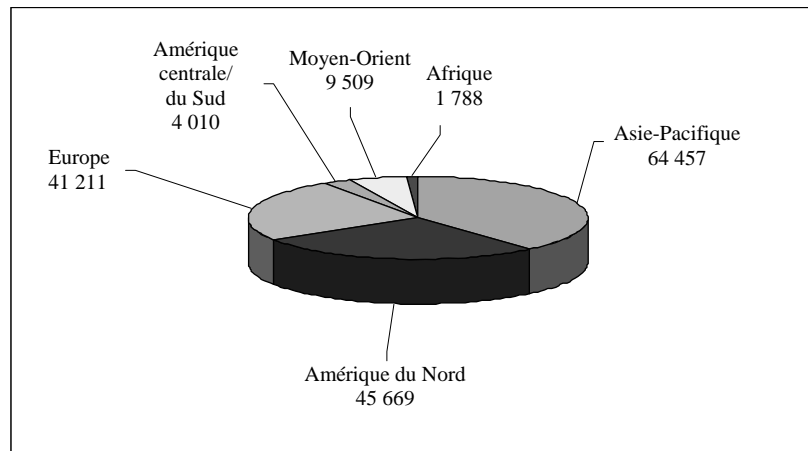
**Graphique 12**  
**Répartition régionale du trafic cargo en 2000**  
(en millions de tonnes-km)



Source: Airline Business, novembre 2001.

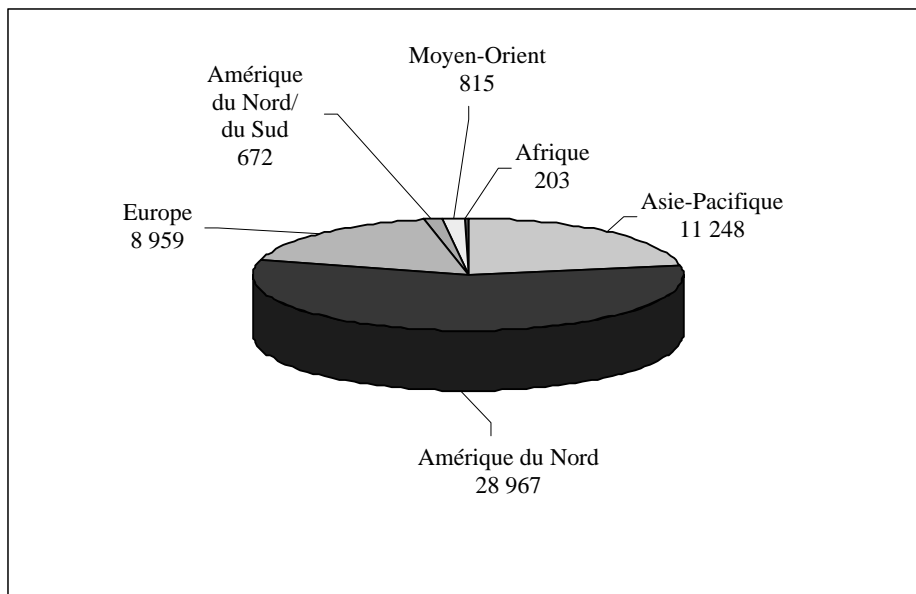
<sup>247</sup> Pas de données disponibles pour 2005.

**Graphique 13**  
**Répartition régionale du trafic cargo en 2004**  
(en millions de tonnes-km)



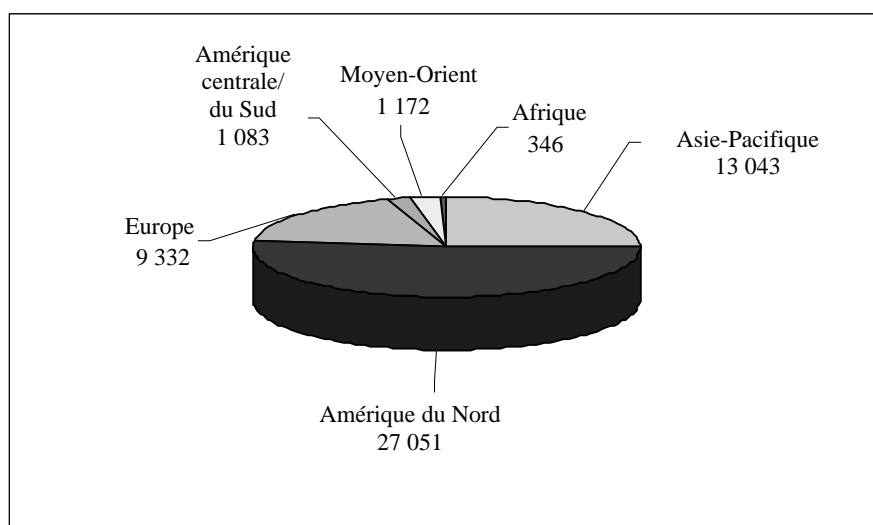
Source: Airline Business, novembre 2005.

**Graphique 14**  
**Répartition régionale des recettes cargo en 2000**  
(en millions de dollars EU)



Source: Airline Business, novembre 2000.

**Graphique 15**  
**Répartition régionale des recettes cargo en 2004**  
(en millions de dollars EU)



Source: Airline Business, novembre 2005.

**Tableau 36**  
**Répartition régionale du trafic et des recettes cargo, en 2000 et 2004**  
(en millions de tonnes-km et en millions de dollars EU)

Région	2000				2004			
	Trafic cargo (en millions de tonnes-km)	%	Recettes cargo (en millions de dollars EU)	%	Trafic cargo (en millions de tonnes-km)	%	Recettes cargo (en millions de dollars EU)	%
Asie-Pacifique	48 783	33,9	11 248	22,0	64 457	38,6	13 043	25,0
Amérique du Nord	45 270	31,4	28 967	56,0	45 669	27,3	27 051	52,0
Europe	39 002	27,0	8 959	17,5	41 211	24,7	9 332	18,0
Amérique centrale/ du Sud	4 438	3,0	672	13,0	4 010	2,4	1 083	2,0
Moyen-Orient	4 370	3,0	815	16,0	9 509	5,7	1 172	2,3
Afrique	1 236	0,86	203	4,0	1 788	1,0	346	6,6
<b>Total</b>	<b>143 099</b>	<b>100</b>	<b>50 864</b>	<b>100</b>	<b>166 645</b>	<b>100</b>	<b>52 026</b>	<b>100</b>

Source: Airline Business, novembre 2001 et novembre 2005.

391. Entre 2000 et 2004<sup>248</sup>, trois régions croissent en volume: deux très fortement, l'Asie-Pacifique qui passe de 33,9 pour cent à 38,6 pour cent du total mondial, et le Moyen-Orient, qui

<sup>248</sup> Pas de données disponibles pour 2005.

passé de 3 pour cent à 5,7 pour cent, et marginalement l'Afrique, qui passe de 0,8 pour cent à 1 pour cent.

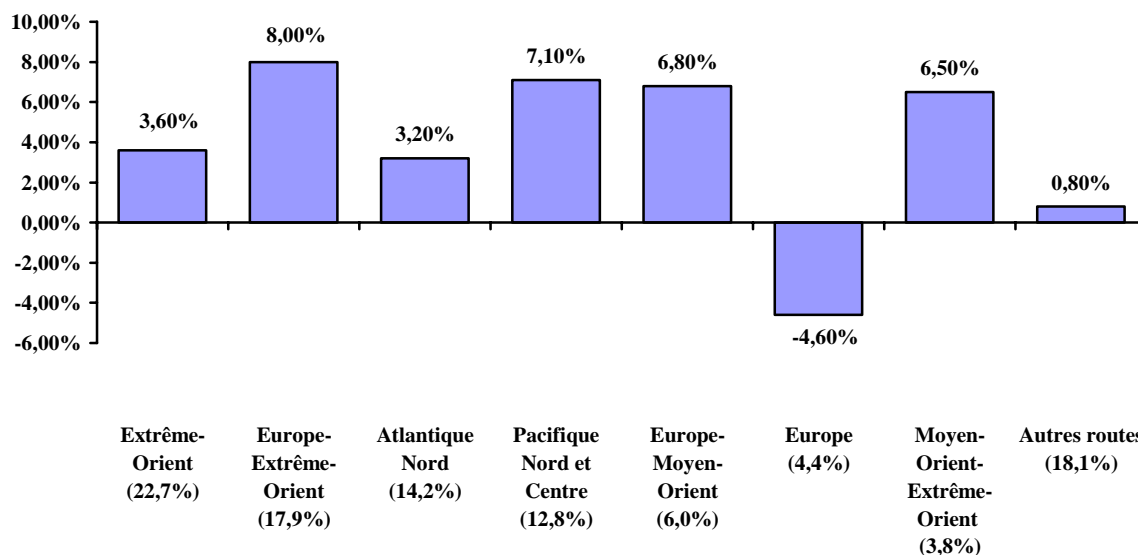
392. En revanche, les marchés parvenus à maturité d'Amérique du Nord (31,4 pour cent en 2000, 27,3 pour cent en 2004) et d'Europe (27 pour cent en 2000, 24,7 pour cent en 2004) déclinent. L'Amérique centrale et l'Amérique du Sud régressent également (3 pour cent en 2000 et 2,4 pour cent en 2004).

393. Le tableau est structurellement très différent en ce qui concerne les recettes cargo, parce qu'elles sont attribuées directement aux transporteurs qui sont dans une large mesure d'origine nord-américaine ou européenne. Pour caricaturer, on pourrait dire que "les cargaisons sont à l'est, les transporteurs à l'ouest". Cela explique la très large prédominance de l'Amérique du Nord pour les recettes (56 pour cent en 2000, 52 pour cent en 2004), due en bonne partie aux expressistes, et qui s'érode quelque peu. L'Asie-Pacifique arrive loin derrière en deuxième position, mais sa performance s'accroît nettement (22 pour cent en 2000, 25 pour cent en 2004).

394. L'Europe est troisième, et améliore marginalement sa performance (17,5 pour cent en 2000, 18 pour cent en 2004). Les parts du Moyen-Orient (16 pour cent en 2000, 2,3 pour cent en 2004) et de l'Amérique centrale et du Sud (13 pour cent en 2000, 2 pour cent en 2004) s'effondrent sans qu'aucune explication claire n'émerge. La part de l'Afrique, curieusement élevée (4 pour cent en 2000, 6,6 pour cent en 2004) s'améliore.

395. Le graphique 16 complète ce tableau en décrivant le taux de croissance des différentes routes intra et interrégionales pour l'année 2006.

**Graphique 16**  
**Croissance du tonnage par route et importance relative des différentes routes, 2006**



Source: IATA.



396. La Chine et l'Inde apparaissent toutes deux comme des zones extrêmement prometteuses. En Chine, l'assouplissement des restrictions sur la participation étrangère au capital des coentreprises dans les compagnies aériennes tout-cargo en 2003 a provoqué une véritable "course à la coentreprise". Parmi les exemples conclus ou en cours de négociation, on peut citer:

- les négociations en cours d'Air France-KLM avec China Southern;
- la coentreprise entre Korean Air (25 pour cent), des investisseurs institutionnels coréens (24 pour cent) et le transitaire chinois SinoTrans portant sur cinq ou six Boeing 747 cargo;
- l'investissement de Lufthansa (25 pour cent) et d'investisseurs institutionnels allemands (24 pour cent) dans la nouvelle compagnie Jade Cargo en association avec Shenzhen Airlines;
- l'investissement de China Airlines, une compagnie aérienne du Taipei chinois (25 pour cent) et d'autres investisseurs institutionnels du Taipei chinois (24 pour cent) dans Yang Tsé River Express en association avec Hainan Airline;
- l'investissement de EVA Air, autre compagnie aérienne du Taipei chinois (25 pour cent) dans Shanghai International Cargo Airlines;
- la négociation en cours entre Cathay Pacific et Dragon Air d'une part et Air China d'autre part pour une coentreprise tout-cargo basée à Shanghai;
- les négociations en cours entre China Eastern et Singapore Airlines.

397. La Chine est également le pays par excellence d'implantation de hubs par les expressistes. La Chine représenterait à elle seule 30 pour cent de la croissance du marché cargo mondial<sup>249</sup>, pourtant son marché non littoral est encore largement non défriché (Air France-KLM Cargo vient par exemple d'ouvrir une liaison directe Amsterdam-Cheng Du) et le réseau régional cargo en étoile reste largement à créer.

398. En Chine, 76 pour cent des cargaisons sont transportées par des compagnies étrangères, et deux tiers des cargaisons destinées à la Chine transitent par des hubs extérieurs à son territoire continental (Hong Kong, Chine; Séoul; Tokyo). Les compagnies aériennes chinoises, qui ont eu d'autres priorités de développement que le fret, recherchent les coentreprises afin d'accéder à un réseau mondial déjà constitué.

399. L'Inde est également considérée par les professionnels du fret comme un marché prometteur mais naissant. À ce jour en effet, seuls neuf avions tout-cargo y opèrent, mais selon Airbus, ce chiffre devrait passer à 126 d'ici à 2015. Le trafic international de fret en Inde croît en moyenne de 12 pour cent à 15 pour cent par an, et le trafic domestique de 20 pour cent à 25 pour cent par an.

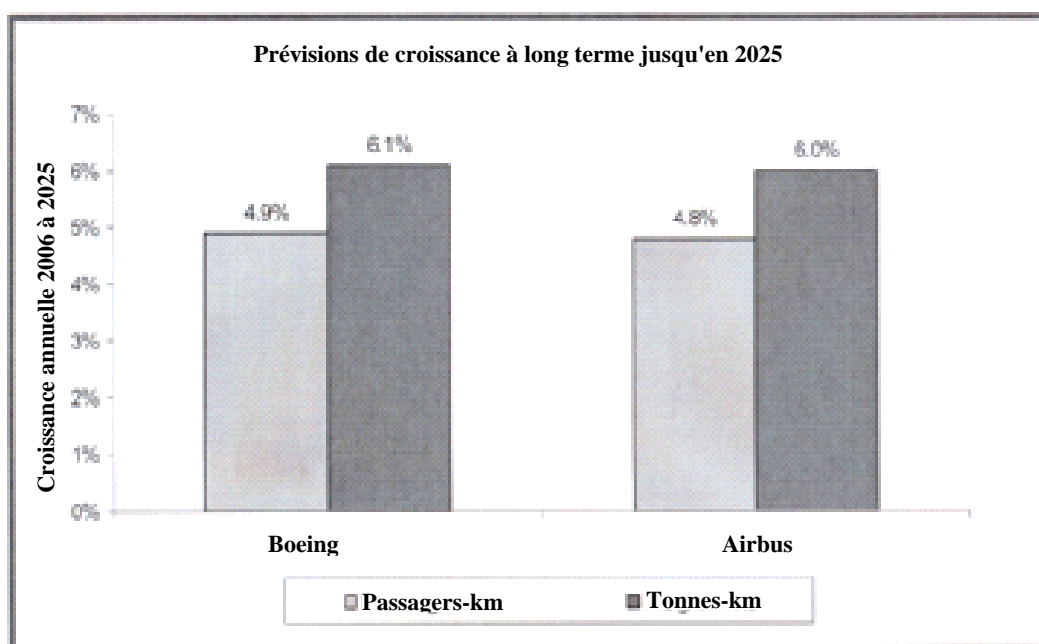
400. Des compagnies tout-cargo telles que First Flight et Blue Dart (possédée à 40 pour cent par DHL) opèrent déjà en Inde. La "start-up" Flyington y a introduit en 2003 le premier avion tout-cargo gros porteur et plusieurs transporteurs aériens indiens majeurs tels que Air India, Jet Airways et GO Air envisagent de se lancer dans des opérations tout-cargo. Comme indiqué plus loin dans la section sur la réglementation, l'Inde pratique une politique libérale pour le fret aérien, et les difficultés rencontrées par les opérateurs sont simplement de nature infrastructurelle et douanière.

---

<sup>249</sup> Financial Times, 27 mars 2007.

401. Le graphique 17 indique les prévisions comparées de Boeing et d'Airbus pour les trafics passagers et cargo d'ici à 2025.

**Graphique 17**  
**Prévisions de trafic passagers et fret à l'horizon 2025 selon Boeing et Airbus**  
(en taux de croissance annuelle des passagers-kilomètres payants  
et des tonnes-kilomètres)

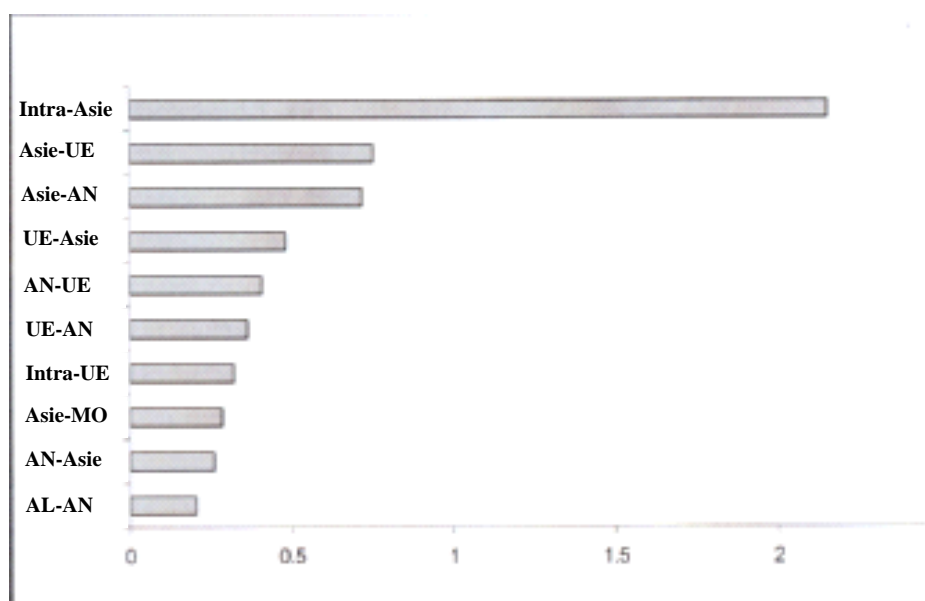


Source: Boeing, Airbus, IATA.

402. Comme le montre le graphique 17, la croissance du secteur en dépit des aléas conjoncturels reste prometteuse. Tant Boeing qu'Airbus – qui, il est vrai, ont tous deux intérêt à formuler des prévisions optimistes – prédisent une croissance d'environ 6 pour cent l'an pour les 20 années à venir, soit un triplement du trafic et un doublement de la flotte en termes d'unités.

403. Le graphique 18 détaille la croissance des principales routes de fret intra et interrégionales, selon les prévisions de l'IATA.

**Graphique 18**  
**Prévisions de croissance du trafic international de fret**  
**(en millions de tonnes), 2005-2010**



Source: IATA.

404. Comme le montre le graphique 18, ces taux de croissance prédits sont géographiquement inégaux, plus faibles pour les marchés mûrs, plus élevés pour les marchés émergents. Le commerce intra-asiatique et, dans une moindre mesure, les routes au départ d'Asie vers l'Europe et l'Amérique du Nord fournissent le plus gros de la croissance anticipée du volume global. Ainsi par exemple selon Airbus, la flotte tout-cargo de l'Inde devrait passer de cinq avions aujourd'hui à 126 en 2005. De la même façon, l'IATA prévoit que le marché intra-asiatique (et en particulier la relation bilatérale sino-japonaise) devrait se développer au point de représenter le premier marché mondial avec 26 pour cent au total dès 2010.

b) Concurrence intermodale

405. Les diverses estimations qui circulent sur la part intermodale du transport aérien de fret situent cette part en volume de 0,5 pour cent (IATA, 2006)<sup>250</sup> à 2 pour cent (OCDE, 1999)<sup>251</sup> et en valeur de 33 pour cent (OCDE, 1999) à 35 pour cent (IATA, 2006). Ce dernier chiffre a été révisé à la baisse puisque avant la récente hausse des prix du pétrole, l'IATA l'évaluait à 40 pour cent.

406. Selon l'IATA elle-même, au cours de la période sous examen (2000-2005) la croissance du fret maritime a été de 9,5 pour cent par an, soit près du double de celle du fret aérien (5,8 pour cent) tandis que les taux de fret maritime auraient baissé de 20 pour cent en termes réels en cinq ans contre seulement 8 pour cent pour l'aérien induisant ainsi une forte concurrence par les prix.

407. Toutefois, la comparaison entre le fret aérien et le transport maritime, de plus en plus fréquente dans la littérature et la presse spécialisée, est en partie faussée. Certaines marchandises, notamment des périssables telles que les fleurs coupées ne voyagent que par avion. Seuls certains produits tels que la high-tech font l'objet d'une concurrence entre les deux modes. Lorsque leur valeur

<sup>250</sup> IATA, Economic Briefing, "The Value of Air Freight", janvier 2006.

<sup>251</sup> OCDE (1999), "Liberalisation of air cargo transport".

unitaire diminue au-delà d'un certain seuil comme cela est en train de se produire pour les écrans LCD, les exportations de high-tech passent directement du mode aérien au mode maritime. Par ailleurs, les progrès de productivité du maritime (quasi doublement de la taille des navires porte-conteneurs en dix ans sur une même desserte) ne peuvent pour des raisons techniques trouver leur équivalent en aérien (même l'A380 cargo ne représentera pas un tel saut). À valeur de fret transportée additionnelle égale, le coût d'un navire supplémentaire est bien inférieur à celui d'un avion supplémentaire. Enfin, l'augmentation du prix du pétrole, une marchandise quasi exclusivement transportée par voie maritime pèse mécaniquement sur la valeur de fret transportée par la voie maritime au détriment de la voie aérienne.

c) *Évolutions économiques affectant les acteurs de la chaîne de transport aérien*

408. Le transport aérien de fret fait intervenir en plus des transporteurs proprement dits, toute une série d'acteurs: les commissionnaires de transport/transitaires, les aéroports, les fournisseurs d'assistance en escale, les commissionnaires en douane, les plates-formes de réservation, les courtiers ainsi que des prestataires spécialisés dans l'acheminement des documents électroniques.

i) *Évolutions affectant les transporteurs*

409. Le tableau 37 récapitule les 50 premiers transporteurs aériens de fret en 2000 et 2005 classés par volume de trafic, ainsi que leurs recettes cargo et la part de ces recettes dans leurs recettes globales.

**Tableau 37**  
**Les 50 premiers transporteurs aériens de fret classés en tonnes-km, en 2000 et 2005**

2000						2005					
Rang	Transporteur	Pays/Territoire	Trafic fret (en millions de tonnes-km)	Recettes fret (en millions de dollars EU)	Part du fret dans les recettes	Rang	Compagnie	Pays/Territoire	Trafic fret (en millions de tonnes-km)	Recettes fret (en millions de dollars EU)	Part du fret dans les recettes
1	<b>FedEx Express</b>	États-Unis	11 438	15 534	100%	1	<b>FedEx</b>	États-Unis	14 641	21 446	100%
2	<b>Lufthansa Cargo</b>	Allemagne	7 666	2 363	100%	2	<b>Air France-KLM</b>	France	10 830	3 498	13%
3	<b>Korean Air</b>	Corée du Sud	6 590	1 475	30%	3	<b>United Parcel Service</b>	États-Unis	8 460	3 920	95%
4	<b>UPS</b>	États-Unis	6 336	2 530	100%	4	<b>Korean Air</b>	Corée du Sud	8 139	2 273	31%
5	<b>Singapore Airline</b>	Singapour	6 075	1 197	21%	5	<b>Singapore Airlines Cargo</b>	Singapour	7 874	1 953	24%
6	<b>Air France</b>	France	5 384	1 180	11%	6	<b>Lufthansa Cargo</b>	Allemagne	7 829	3 209	14%
7	<b>United Airlines</b>	États-Unis	5 055	931	5%	7	<b>Cathay Pacific</b>	Chine	6 618	1 653	25%
8	<b>British Airways</b>	Royaume-Uni	4 732	855	6%	8	<b>China Airlines</b>	Taipei chinois	6 078	1 409	44%
9	<b>Japan Airlines</b>	Japon	4 579	1 534	10%	9	<b>Cargolux Airlines Int'l</b>	Luxembourg	5 292	1 446	100%
10	<b>KLM</b>	Pays-Bas	4 304	1 007	16%	10	<b>EVA Air</b>	Taipei chinois	5 285	1 242	45%
11	<b>Cathay Pacific</b>	Chine	4 161	1 301	29%	11	<b>Japan Airlines</b>	Japon	5 177	2 017	10%
12	<b>China Airlines</b>	Taipei chinois	4 136	837	36%	12	<b>Air China Cargo</b>	Chine	5 060		
13	<b>Northwest Airlines</b>	États-Unis	4 024	857	8%	13	<b>British Airways</b>	Royaume-Uni	4 933	884	6%
14	<b>Cargolux</b>	Luxembourg	3 813	722	98%	14	<b>Emirates</b>	EAU	4 451	1 214	19%
15	<b>American Airlines</b>	États-Unis	3 663	721	4%	15	<b>Martinair</b>	Pays-Bas	3 518	874	63%
16	<b>EVA Air</b>	Taipei chinois	3 558	752	43%	16	<b>Northwest Airlines</b>	États-Unis	3 335	947	8%
17	<b>Delta Air Lines</b>	États-Unis	2 946	583	3%	17	<b>American Airlines</b>	États-Unis	3 226	622	3%
18	<b>Swissair</b>	Suisse	2 795	924	27%	18	<b>United Airlines</b>	États-Unis	2 949	729	4%
19	<b>Asiana Airlines</b>	Corée du Sud	2 607	555	30%	19	<b>Asiana Airlines</b>	Corée du Sud	2 857	836	28%
20	<b>Martinair</b>	Pays-Bas	2 356	360	44%	20	<b>Air China</b>	Chine	2 763	454	10%
21	<b>Nippon Cargo Airlines</b>	Japon	2 246	552		21	<b>Polar Air Cargo</b>	États-Unis	2 599	556	
22	<b>LanChile</b>	Chili	2 047	594	42%	22	<b>Nippon Cargo Airlines</b>	Japon	2 598	911	100%
23	<b>Malaysia Airlines</b>	Malaisie	1 869	463	20%	23	<b>Malaysia Airlines</b>	Malaisie	2 534	574	18%
24	<b>Air Canada</b>	Canada	1 811	351	6%	24	<b>LAN Airlines</b>	Chili	2 392	910	36%
25	<b>Continental Airlines</b>	États-Unis	1 759	360	4%	25	<b>Qantas</b>	Australie	2 329	572	6%
26	<b>Alitalia</b>	Italie	1 743	502,4	10%	26	<b>China Eastern Airlines</b>	Chine	2 152	607	18%
27	<b>Qantas Airways</b>	Australie	1 718	340	6%	27	<b>Delta Air Lines</b>	États-Unis	1 987	524	3%
28	<b>Thai Airways Int'l</b>	Thaïlande	1 690	516	17%	28	<b>Thai Airways</b>	Thaïlande	1 986	637	16%
29	<b>Air China</b>	Chine	1 648	378	23%	29	<b>China Southern Airlines</b>	Chine	1 766	378	8%

2000						2005					
Rang	Transporteur	Pays/Territoire	Trafic fret (en millions de tonnes-km)	Recettes fret (en millions de dollars EU)	Part du fret dans les recettes	Rang	Compagnie	Pays/Territoire	Trafic fret (en millions de tonnes-km)	Recettes fret (en millions de dollars EU)	Part du fret dans les recettes
30	All Nippon Airways	Japon	1 640	611	6%	30	All Nippon Airways	Japon	1 607	858	9%
31	Emirates	EAU	1 356	303	16%	31	Continental Airlines	États-Unis	1 490	973	9%
32	Varig	Brésil	1 238			32	Dragonair	Chine	1 409		
33	Polar Air Cargo	États-Unis	1 223	398	100%	33	Alitalia	Italie	1 404	587	10%
34	ABX/Airborne Express	États-Unis	1 170	3 210	98%	34	Air Canada	Canada	1 371	531	6%
35	Evergreen Int'l Airlines	États-Unis	1 169	290	100%	35	Varig Log	Brésil	1 282	569	100%
36	Emery Worldwide	États-Unis	1 092	1 013	100%	36	China Cargo Airlines	Chine	1 276		
37	Virgin Atlantic Airways	Royaume-Uni	1 016			37	Evergreen Int's Airlines	États-Unis	1 210	445	96%
38	Saudi Arabian Airlines	Arabie saoudite	1 000	215	7%	38	Virgin Atlantic Airways	Royaume-Uni	1 157		
39	Air Hong Kong	Chine	912			39	Swiss	Suisse	1 141	396	14%
40	China Eastern Airlines	Chine	904	257	19%	40	Volga-Dnepr Airlines	Russie	1 048	340	
41	El Al	Israël	894	242	20%	41	Saudi Arabian Airlines	Arabie saoudite	1 046	363	9%
42	Air New Zealand	Nouvelle-Zélande	821	159	9%	42	ABX Air	États-Unis	1 041	1 464	100%
43	SAS	Suède	812	279	5%	43	SAS Cargo	Danemark	1 039	429	1%
44	Iberia Airlines	Espagne	778	210	5%	44	Iberia Airlines	Espagne	1 033	349	6%
45	DHL Airways	États-Unis	717	1 497	100%	45	Southern Air	États-Unis	1 011	81	
46	China Southern Airlines	Chine	686	175	10%	46	World Airways	États-Unis	992		
47	South African Airways	Afrique du Sud	680	160	11%	47	South African Airways	Afrique du Sud	911	251	8%
48	Aeroflot	Russie	672			48	Qatar Airways	Qatar	870	144	13%
49	US Airways	États-Unis	575	160	2%	49	Aeroflot Russian Airlines	Russie	833	248	10%
50	Gulf Air	Bahreïn	557			50	Air New Zealand	Nouvelle-Zélande	799	159	8%

Source: Airline Business, novembre 2001 et novembre 2006.

410. Les six premiers transporteurs (FedEx, Air France-KLM, UPS, Korean Air, Singapore Airline Cargo et Lufthansa Cargo) restent les mêmes, mais leur ordre est légèrement modifié du fait de la fusion entre Air France et KLM qui propulse ce groupe à la deuxième place, à la place de Lufthansa Cargo, relégué à la sixième place. On note l'apparition dans les 12 premiers de deux compagnies asiatiques, EVA Air (Taïpei chinois), et Air China Cargo (Chine) en plus des cinq qui y figuraient déjà, ainsi que la vigoureuse croissance d'Emirates.

411. En dehors des deux expressistes (FedEx, premier en 2000 et 2005, UPS, quatrième en 2000, troisième en 2005), la première compagnie américaine, Northwest, apparaît à la seizième place en régression de quatre places en 2005. Des stratégies d'investissement divergentes expliquent la régression de British Airways et de Swiss, et la progression du transporteur tout-cargo luxembourgeois Cargolux. En dehors d'Emirates, les premières compagnies d'un pays n'appartenant pas aux trois grands pôles de trafic (Asie, Amérique du Nord et Europe de l'Ouest) sont Lan Chile, Qantas, Varig Log (un temps candidat au rachat de sa maison mère), puis le transporteur spécialisé russe Volga-Dnepr, et Saudian Airlines. La première compagnie africaine est South African Airways.

412. Le tableau 37 regroupe en fait des compagnies extrêmement différentes. Schématiquement, on peut distinguer six types de transporteurs:

- les transporteurs à bas coûts et les transporteurs de loisirs, qui considèrent le fret plus comme un embarras pour leur efficacité opérationnelle que comme une occasion de gain (typiquement AirAsia et Condor);
- les transporteurs de fret en soute qui n'opèrent pas d'avions tout-cargo et considèrent les recettes de fret comme un apport marginal (typiquement les majors américaines);
- les transporteurs à "flotte mixte" exploitant à la fois des soutes d'avions de passagers et des avions tout-cargo (typiquement Korean Air, Air France-KLM et Lufthansa);
- les transporteurs tout-cargo n'opérant que des avions cargo (typiquement Cargolux, Air Foyle et Polar Air). Cette catégorie comprend également des acteurs de niche tels que les transporteurs d'envois hors format - typiquement Volga-Dnepr - et les opérateurs de vols affrétés avec équipage (ACMI) - typiquement Atlas Air avant sa faillite ou la compagnie islandaise Air Atlanta;
- les expressistes qui opèrent une flotte en propre, mais aussi des capacités louées ou franchisées pour transporter des colis et accessoirement du fret au sein d'un réseau en étoile où le camionnage complète et parfois se substitue à la prestation aérienne (typiquement FedEx, UPS et, dans une moindre mesure, ASTAR, le bras aérien de DHL, mais dont la structure capitalistique est différente de celle de DHL pour tenir compte des règles des États-Unis pour la propriété de compagnies aériennes);
- enfin, pour être complet, on pourrait éventuellement ajouter les compagnies aériennes virtuelles opérées par certains transitaires, louant des avions entiers pour une saison sur certaines routes aux opérateurs ACMI et à d'autres opérateurs (typiquement ASB Air, la filiale aérienne de Panalpina avec Atlas Air et Swiss Cargo, ou Danzas AEI avec l'opérateur turc MNG).

413. Chacun de ces types de transporteurs a connu des évolutions divergentes au cours de la période sous examen.

a) Transporteurs à bas coûts et transporteurs de loisirs

414. La période sous examen a été faste pour les transporteurs à bas coûts et plus incertaine pour les transporteurs de loisirs. Dans le cas du fret cependant, ces deux types de transporteurs se sont retrouvés confrontés aux mêmes difficultés: d'une part l'absence de structure de vente, d'assistance en escale, d'entreposage, et de correspondance ("interlining") nécessaires à une exploitation économiquement viable du fret et d'autre part l'embarras opérationnel que constitue le déchargement du fret qui peut retarder le redéploiement rapide des avions, un paramètre clé du modèle "bas coût".

415. Devant ces contraintes, beaucoup de ces transporteurs ont renoncé à avoir une activité fret et se bornent à transporter les bagages de leurs passagers. D'autres ont essayé de transformer ce handicap en une source de profit en sous-traitant la gestion de leurs soutes à une société tierce. Lufthansa a ainsi créé en octobre 2003 une filiale spécialisée "Cargo Counts", qui a déjà conclu des contrats avec AirAsia, Condor, Spanair, Hapag Lloyd, et les opérateurs charter turcs SunExpress et portugais Luxor. D'autres compagnies ont eu recours pour cette même tâche à des agents généraux de vente (voir aussi S/C/W/270, paragraphe 201, page 57) tels SN Brussels qui a délégué la gestion de ses soutes sur l'Afrique à l'agent European Cargo Services. Les sociétés tierces gérant les soutes des compagnies aériennes sont maintenant appelées des sociétés de gestion de cargaison.

*Les Membres souhaiteront peut-être examiner si les activités de ces sociétés de gestion des cargaisons entrent ou non dans le champ de l'AGCS et, dans l'affirmative, quelle définition sui generis et/ou quelle position de la CPC pourrait leur être attribuée.*

b) Transporteurs de fret en soute

416. Pour les transporteurs de fret en soute, les recettes cargo étaient un apport marginal mais utile ne nécessitant pas d'investissement particulier. L'évolution de la situation économique au cours de la période a à la fois rendu ces recettes plus cruciales qu'elles ne l'étaient, et a tendu à dégrader la position économique des transporteurs de fret en soute dans le secteur du transport de fret.

417. La croissance des services de fret (environ +6 pour cent par an sur le moyen terme) est structurellement supérieure à celle du transport de passagers (+4 pour cent par an). Sous réserve de l'évolution technique de la capacité en soute des avions passagers<sup>252</sup>, la part de marché des transporteurs de fret en soute va mécaniquement diminuer au profit des compagnies opérant des avions tout-cargo. Pour un même client/transitaire, ils transporteront donc des volumes proportionnellement moindres, alors qu'une évolution majeure des transitaires est leur concentration croissante et leur tendance à regrouper leurs achats de capacité au profit de quelques "transporteurs préférés". D'une manière générale, les coûts de l'infrastructure sont devenus excessivement élevés pour les petites et moyennes compagnies aériennes durant la période.

418. Devant cette attrition, les transporteurs de fret en soute ont plusieurs options: accepter la situation, essayer de concentrer leurs efforts de marketing sur quelques clients à gros volumes, former des alliances avec divers partenaires de la chaîne de transport aérien, sous-traiter la gestion de leur soute à des tierces parties, faire l'acquisition d'avions tout-cargo, ou enfin abandonner l'activité fret.

419. Quelques exemples peuvent illustrer ces différentes stratégies. Aer Lingus a abandonné l'activité fret sur ses routes européennes en 2004, British Airways et Emirates ont fait au contraire l'acquisition d'avions tout-cargo, SN Brussels et US Airways ont sous-traité la gestion d'une partie de leurs soutes sur leurs routes long-courriers.

---

<sup>252</sup> La littérature spécialisée contient des informations contradictoires sur les capacités futures de nouveaux modèles d'avions; certaines sources affirment qu'elles vont croître, d'autres qu'elles vont décroître.



## c) Transporteurs à flotte mixte

420. Par "transporteur à flotte mixte", une terminologie qui n'est pas universelle, on entendra ici les transporteurs exploitant à la fois des soutes d'avions passagers et des avions tout-cargo, du type Air France-KLM, Lufthansa, ou Korean Air.

421. L'une des principales évolutions survenue dans ce sous-secteur est l'apparition d'alliances dédiées au fret. Ces alliances ne sont pas l'exact décalque des alliances passagers, puisqu'elles sont moins nombreuses (deux au lieu de trois), et regroupent moins de membres. Toutefois, en pratique, les membres d'une alliance cargo sont jusqu'ici toujours membres de l'alliance passagers correspondante.

422. La première de ces alliances, New Global Cargo, date de mai 2000, et a été rebaptisée WOW en septembre 2001. Elle regroupe Lufthansa Cargo, Singapore Airlines Cargo, et SAS Cargo, qui sont tous membres de Star Alliance. Japan Airline l'a rejoint en 2004. La seconde alliance, SkyTeam Cargo, date de septembre 2000, et regroupe Delta Airlines, Air France, Korean Air, et AeroMexico, auxquelles se sont agrégées Alitalia et Czech Airlines et KLM en 2003.

423. Comme le montre le tableau 38 que l'on peut comparer avec la partie gauche du tableau 37 listant les 50 premières compagnies cargo, l'apparition de ces alliances a bouleversé notablement le paysage concurrentiel.

**Tableau 38**  
**Les cinq premières compagnies aériennes de fret**  
**compte tenu des alliances, en 2000**

Rang	Alliance	Trafic cargo (en milliards de tonnes-km)	Nombre d'avions cargo et d'avions combi
1	SkyTeam	16,8	50
2	WOW	14,6	32
3	FedEx	11,4	331
4	KLM-Northwest	8,3	34
5	UPS	8,3	245

Source: Airline Business, novembre 2001.

424. Il n'existe malheureusement pas de données comparables pour la fin de la période, alors qu'entre-temps la quatrième alliance KLM-Northwest a disparu pour s'agréger dans une large mesure à SkyTeam et que WOW s'est notablement élargi.

425. Il semble toutefois que l'impact des alliances reste à ce stade limité. Il est difficile de spéculer sur le degré réel d'intégration de chacune des alliances. Elles ont déjà harmonisé leur portefeuille de produits. SkyTeam Cargo a intégré ses équipes de vente et pratique l'assistance commune en escale, tandis que les membres de WOW doivent réserver 10 pour cent de leur capacité sur chaque vol aux produits exprès de leurs partenaires. Cependant, aucune des deux alliances n'utilise sa flotte de manière coordonnée, en termes de capacité, de coordination d'horaires, de tarifs et de procédures, de façon à créer un réseau global harmonisé en mesure de concurrencer les expressistes. Chacun continue à voler vers les marchés de ses partenaires. Une telle intégration ne semble exister qu'à une échelle plus réduite. Ainsi, au sein du groupe Air France-KLM ou au niveau de la coentreprise Air France-Delta pour les ventes nord-américaines.

426. La stratégie de recherche de coopération des transporteurs à flotte mixte n'est pas limitée aux alliances entre ces transporteurs. Elle peut aussi prendre la forme d'investissements dans des

coentreprises dédiées au fret. Tel est le cas de l'investissement de Lufthansa Cargo dans 25 pour cent du capital de la nouvelle compagnie tout-cargo chinoise Jade Airlines avec des investisseurs institutionnels allemands pour 24 pour cent et Shenzhen Airlines pour partenaire local. Lufthansa Cargo a de même entamé une coopération avec DHL sur cinq destinations long-courriers dont les modalités sont plus intégrées que celles du WOW puisqu'elles s'étendent à la planification conjointe de la capacité offerte, et qu'il est prévu que les vols utiliseront les droits de trafic détenus par les deux compagnies. La filiale logistique de Swiss (SAIR Logistics) a également créé avec le transitaire Panalpina la coentreprise Swiss Global Cargo. L'investissement de DHL dans 40 pour cent du capital de Air Hong Kong, la filiale fret de Cathay Pacific est un autre exemple, d'autant qu'il se double d'un accord par lequel les soutes des avions passagers de Cathay sont vendues à DHL sur certains vols.

427. Certaines compagnies à flotte mixte ont autonomisé leur activité cargo dans une filiale spécifique, telles que Lufthansa, Singapore Airlines, SAS, et Air Canada. D'autres ont envisagé cette opération avant d'y renoncer (Korean Air). D'autres enfin sont restées fidèles à la structure intégrée (Swiss).

428. D'une manière générale, les compagnies à flotte mixte, comme d'ailleurs les compagnies tout-cargo, ont recours de plus en plus fréquemment à des contrats de leasing flexibles – et partant plus coûteux – pour faire face à des pics de trafic soudains ou à des restrictions de capacité de transport en soute liés aux événements qui affectent le transport aérien (11 septembre, SRAS, seconde Guerre du Golfe, etc.).

429. De même, des stratégies d'expansion divergentes ont été menées par les transporteurs à flotte mixte durant la période sous examen: croissance interne (Emirates) et/ou externe (Lufthansa) ou redéploiement sur les niches, par exemple Swiss sur les produits haut de gamme tels que les produits pharmaceutiques devant être transportés sous température contrôlée.

430. Une difficulté majeure à laquelle se heurtent les transporteurs à flotte mixte et plus encore les transporteurs cargo est le caractère structurellement déséquilibré des routes. Ainsi, il se transporte deux à quatre fois plus de marchandises de la Chine vers l'Amérique du Nord et l'Europe que de l'Europe et de l'Amérique du Nord vers la Chine.

431. Déjà considérable en volume, ce déséquilibre est encore plus prononcé en valeur. Airline Business citait ainsi des différences de un à neuf pour la Chine en novembre 2005 dans les taux de fret: 0,25 dollar EU par kg dans le sens Europe-Chine, et 2,2 à 2,3 dollars EU par kg dans le sens Chine-Europe (hors surcharges, carburant et sécurité, dans les deux sens). Ces déséquilibres rendent cruciale la négociation de droits de cinquième et de septième libertés qui permettent de les compenser, au moins partiellement.

432. La situation est toutefois moins difficile pour les transporteurs européens, qui peuvent faire un arrêt et un chargement intermédiaire au Moyen-Orient (cinquième liberté) que pour les transporteurs américains qui doivent traverser le Pacifique Nord sans possibilité d'escale rentable.

*d)* Transporteurs tout-cargo

433. Paradoxalement, il y a peu de données et peu de littérature sur ces transporteurs qui restent relativement discrets. En dehors de quelques grands noms, la plupart de ces compagnies sont spécialisées sur des niches et n'apparaissent donc pas dans le classement des 50 premières compagnies de fret toutes catégories confondues. Parmi celles qui apparaissent dans ce classement, certaines ont été rachetées par des expressistes comme ABX-Airborne Express en 2003, puis Polar Air en 2006 par DHL Deutsche Post. Les activités d'ABX-Airborne s'étendaient aussi au transit. Deutsche Post a reproduit le schéma capitalistique d'Astar en en scindant le bras aérien rebaptisé ABX Air et en y minorant sa participation. ABX a régressé de 2000 à 2005 de la trente-quatrième à la quarante-deuxième place. En revanche, Polar Air a progressé de la trente-troisième à la vingt-et

unième place, de même que MartinAir et Cargolux. Emery Worldwide a disparu du classement, tandis que Volga-Dnepr y a fait son apparition.

434. Boeing et Airbus s'accordent à prédire un avenir radieux à ce segment qui utilise des avions tout-cargo. La multiplication de coentreprises purement dédiées au fret en Chine est un autre indice de cette tendance, bien que certains observateurs considèrent que le hub principal de Shanghai approche de la surcapacité.

e) Expressistes

435. L'examen de l'Annexe sur les transports aériens n'est probablement pas le lieu approprié pour décrire en détail les évolutions ayant affecté les expressistes puisque cette activité s'étend bien au-delà du transport aérien et en particulier à la logistique et au transport routier. On se bornera donc ici à noter quelques évolutions qui concernent uniquement le transport aérien.

436. Une évolution majeure a été le rachat de l'expressiste américain DHL par le groupe Deutsche Post Network, suivie du rachat par ce même groupe du transitaire aérien AEI (Air Express International) et de 45 pour cent de Polar Air, un transporteur tout-cargo, en 2006. Les règles de propriété pour le transport aérien ont obligé Deutsche Post à scinder les activités américaines de DHL en deux, la partie transport aérien étant rebaptisée Astar, et n'ayant une participation de Deutsche Post qu'à hauteur de 25 pour cent. Les deux autres expressistes, UPS et FedEx ont contesté ce montage au motif que Deutsche Post exerçait un contrôle *de facto* sur Astar, mais ses plaintes ont été rejetées successivement par le Ministère des transports et par la justice des États-Unis.

437. Dans un mouvement quasi-symétrique, Deutsche Post a formulé une plainte auprès de la Commission européenne au motif qu'UPS exerçait un contrôle *de facto* sur le transporteur danois Star Air en lui apportant l'intégralité de son chiffre d'affaires. Cette plainte est restée sans suites.

438. Ce sont les expressistes qui, du fait de la structure de leur réseau, ont poussé le plus loin le concept de hub et ont investi massivement, et plus que les compagnies de fret, dans des installations ou même des aéroports dédiés à l'étranger. C'est le cas par exemple d'UPS à Shanghai, Hong Kong, Manille et Cologne, en plus de Louisville; de FedEx à Beijing, Shanghai, Guangzhou, Subic Bay et Roissy en plus de Memphis, et de DHL avec Sydney, Leipzig, Hong Kong et Shanghai en plus de Cincinnati. Cette expansion internationale, notamment en Chine<sup>253</sup> est un relais de croissance sur un marché où le secteur des colis nord-américain est arrivé à maturité et où le "camionnage exprès" représente une concurrence croissante d'où des volumes de transport aérien domestique stagnants. De la même façon, les expressistes tendent de plus en plus à transporter du fret, et non plus seulement des colis de moins de 30 kg.

ii) *Évolutions affectant les autres acteurs de la chaîne de fret aérien*

a) Transitaires/commissionnaires de transport

439. En matière de transport aérien, ces prestataires jouent un rôle clé d'intermédiaire entre la compagnie aérienne et le client final. À la différence du transport maritime où le client final est fréquemment en relation avec le transporteur, c'est le transitaire qui achète presque toujours la capacité au transporteur aérien, et non le client final. Les exceptions à cette règle sont rares et limitées à des niches (par exemple British Airways avec les supermarchés britanniques pour l'importation de fruits exotiques) à tel point qu'un responsable de KLM avait créé un tollé lors d'un congrès spécialisé en envisageant la possibilité de relations directes avec le client final pour les compagnies aériennes.

---

<sup>253</sup> Où les droits de trafic cargo de et vers les États-Unis ont été totalement libéralisés par deux négociations bilatérales successives pendant la période sous examen.

440. Les expressistes, quand ils recourent à des capacités tierces pour des raisons économiques réglementaires, sont dans la même situation que les transitaires. Ce sont d'importants acheteurs de capacité dotés d'un fort pouvoir de négociation.

441. Durant la période sous examen, la concentration des transitaires et plus généralement des clients du transport aérien s'est notablement accentuée au point que les cinq premiers acheteurs contrôlaient à eux seuls, dès 2004, 55 pour cent du volume total, comme en témoigne le tableau 39.

**Tableau 39**  
**Principaux clients du transport de fret aérien, 2004**

<b>Entreprise</b>	<b>Chiffre d'affaires total (en millions de dollars EU)</b>	<b>Chiffre d'affaires exprès (en millions de dollars EU)</b>	<b>Chiffre d'affaires logistique/transit (en millions de dollars EU)</b>
<b>Deutsche Post</b>	49 772	19 021	7 311
<b>UPS</b>	36 582	33 372	3 210
<b>FedEx</b>	24 710	19 485	-
<b>TNT</b>	15 715	5 846	5 100
<b>Exel</b>	11 617	-	11 377
<b>Schenker</b>	10 002	-	5 193
<b>Kuehne + Nagel</b>	9 320	-	9 320
<b>Panalpina</b>	6 006	-	6 006

Source: Airline Business, novembre 2005.

442. Depuis la compilation de ce tableau, la concentration s'est accélérée: Deutsche Post, numéro 1 de ce tableau, a racheté Exel, numéro 5, TNT a racheté Wilson, Schenker a racheté BAX Global, et UPS a racheté Menlo.

443. Ces transitaires ou expressistes agissant en tant que clients du transport aérien ont de plus en plus tendance à utiliser des hubs et à grouper leurs achats de capacité pour les réserver à une douzaine de "transporteurs préférés" en échange d'arrangements de plus en plus complexes impliquant une garantie de capacité par le transporteur, payée par le transitaire, qu'elle soit utilisée ou non ("take or pay"), et un engagement de la part du transitaire d'utiliser les soutes du transporteur à flotte mixte sur l'ensemble de son réseau pour les marchandises dont le volume ne justifie pas l'utilisation d'un avion tout-cargo.

444. Les compagnies aériennes ne peuvent pas, elles, opérer de concentration du fait des règles de propriété les concernant et voient donc leur pouvoir de négociation s'éroder à mesure que la disproportion de taille avec leurs clients s'accroît.

445. Certains transitaires ont même maintenant à leur disposition des compagnies aériennes, puisqu'ils louent pour une saison entière des avions complets sur certaines routes soit à des transporteurs ACMI, soit à des transporteurs à flotte mixte, soit à des transporteurs tout-cargo. C'est le cas d'exemples déjà cités: Panalpina avec sa filiale ASB Air louant des capacités à Atlas Air et Swiss, Danzas AEI avec MNR, et DHL avec Lufthansa Cargo. Ces compagnies "virtuelles" permettent aux transitaires de mieux contrôler la chaîne logistique, notamment pour des livraisons en flux tendus. C'est l'une des raisons pour lesquelles les prévisions d'Airbus et de Boeing concordent pour prédire une croissance plus forte pour les avions tout-cargo, employés par ces compagnies virtuelles, que pour les avions de transport de passagers.

446. Les compagnies aériennes sont particulièrement inquiètes des rachats de transitaires par les expressistes car elles craignent non seulement leur pouvoir de négociation, mais aussi que le fret soit

dévié vers d'autres transporteurs, ou vers le réseau aérien propre des expressistes. Jusqu'à présent, ces craintes ne semblent pas s'être matérialisées car les activités de transit, qui sont structurellement différentes de celles de l'express, n'ont pas été intégrées et fusionnées avec elles.

*b)* Aéroports

447. En Europe tout au moins, les contraintes environnementales se sont faites plus fortes durant la période sous examen, et ont amené plusieurs aéroports majeurs soit à bannir les vols de nuit (Francfort à compter de 2006 en échange de la construction d'une quatrième piste), soit à les limiter (Paris, Bruxelles).

448. Les transporteurs de fret, qu'ils soient expressistes ou à flotte mixte, utilisent les vols de nuit dans les hubs passagers parce qu'ils leur permettent des correspondances avec les soutes des avions passagers, et donc l'éclatement ou la consolidation de marchandises, et parce qu'ils permettent également d'arriver le matin dans les destinations long-courriers.

449. Deux facteurs au moins tendent à écarter les transporteurs de fret de ces hubs: la congestion générale d'une part, et les limitations des vols de nuit d'autre part, elles-mêmes justifiées par le fait qu'une large partie de la flotte cargo est composée d'avions passagers relativement anciens reconvertis en avions tout-cargo et donc en moyenne plus bruyants, voire très bruyants dans le cas des ex-bombardiers soviétiques utilisés pour le transport de cargaisons lourdes. Comme indiqué dans la section consacrée aux créneaux horaires, DHL a abandonné pour ces raisons son hub de Bruxelles pour se redéployer à Leipzig qui offrait un service 24h/24h.

450. Dans ce contexte, des aéroports tout-cargo situés en milieu non dense<sup>254</sup> et offrant un service 24h/24h avec des connexions autoroutières essaient de se développer avec des succès variables, car les transporteurs cargo ne souhaitent pas renoncer aux correspondances que leur procurent les hubs passagers. Si Vatry près de Reims et Hahn près de Francfort peinent à se développer, Glasgow Prestwick, favorisé par la présence des industries électroniques du "Silicon Glen", Vittoria en Espagne, spécialisée dans les escales à destination et en provenance de l'Amérique du Sud et les produits de la mer, et Midlands-Manchester et Liège qui ont tous deux une politique libérale en matière de nuisances sonores connaissent un certain succès. Ces évolutions semblent à ce stade rester propres à l'Europe.

451. Une autre évolution significative en matière aéroportuaire est l'implantation de hubs par des transporteurs à l'extérieur de leur propres frontières, un développement encore rarissime en matière de passagers. Ces créations de hubs sont essentiellement le fait des expressistes, mais pas uniquement, ainsi une large part des investissements dans les coentreprises en Chine de Lufthansa, Air France, Korean Air, Singapore Airlines, etc. s'explique par la volonté d'implanter de tels hubs en Chine.

452. Le tableau 40 indique les 50 premiers aéroports de fret classés par volume de trafic au début (2000) et à la fin (2005) de la période sous examen.

---

<sup>254</sup> Il s'agit fréquemment d'anciennes bases militaires: Chateauroux, Vatry et Hahn par exemple.

**Tableau 40**  
**Les 50 premiers aéroports de fret classés par volume de trafic, en 2000 et 2005**

2000					2005				
Rang	Ville	Aéroport	Pays/territoire	Tonnes-km (en milliers)	Rang	Ville	Aéroport	Pays/territoire	Tonnes-km (en milliers)
1	<b>Memphis</b>	International	États-Unis	2 489	1	<b>Memphis</b>	International	États-Unis	3 599
2	<b>Hong Kong</b>	Chek Lap Kok	Chine	2 267	2	<b>Hong Kong</b>	Chek Lap Kok	Chine	3 433
3	<b>Los Angeles</b>	International	États-Unis	1 933	3	<b>Tokyo</b>	Narita	Japon	2 291
4	<b>Tokyo</b>	Narita	Japon	1 933	4	<b>Séoul</b>	Incheon International	Corée du Sud	2 150
5	<b>Séoul</b>	Kimpo	Corée du Sud	1 874	5	<b>Paris</b>	Charles de Gaulle	France	2 010
6	<b>New York</b>	Kennedy	États-Unis	1 826	6	<b>Francfort</b>	International	Allemagne	1 963
7	<b>Francfort</b>	Rhein-Main	Allemagne	1 710	7	<b>Los Angeles</b>	International	États-Unis	1 938
8	<b>Singapour</b>	Changi	Singapour	1 705	8	<b>Shanghai</b>	Pu Dong	Chine	1 857
9	<b>Miami</b>	International	États-Unis	1 642	9	<b>Singapour</b>	Changi	Singapour	1 855
10	<b>Louisville</b>	Standiford Field	États-Unis	1 520	10	<b>Louisville</b>	International	États-Unis	1 815
11	<b>Chicago</b>	O'Hare International	États-Unis	1 464	11	<b>Miami</b>	International	États-Unis	1 755
12	<b>Londres</b>	Heathrow	Royaume-Uni	1 402	12	<b>Taipei</b>	Chiang Kai Shek Int'l	Taipei chinois	1 705
13	<b>Paris</b>	Charles de Gaulle	France	1 380	13	<b>New York</b>	JFK	États-Unis	1 661
14	<b>Amsterdam</b>	Schipol	Pays-Bas	1 267	14	<b>Chicago</b>	O'Hare International	États-Unis	1 546
15	<b>Taipei</b>	Chiang Kai Shek Intl	Taipei chinois	1 209	15	<b>Amsterdam</b>	Schipol	Pays-Bas	1 496
16	<b>Indianapolis</b>	International	États-Unis	1 174	16	<b>Londres</b>	Heathrow	Royaume-Uni	1 390
17	<b>New York</b>	Newark	États-Unis	1 083	17	<b>Doubaï</b>	International	EAU	1 315
18	<b>Osaka</b>	Kansai	Japon	1 001	18	<b>Bangkok</b>	International	Thaïlande	1 141
19	<b>Dallas/Fort Worth</b>	International	États-Unis	905	19	<b>Indianapolis</b>	International	États-Unis	985
20	<b>Atlanta</b>	Hartsfield Intl	États-Unis	872	20	<b>Newark</b>	Liberty Int'l	États-Unis	950
21	<b>Bangkok</b>	International	Thaïlande	871	21	<b>Osaka</b>	Kansai International	Japon	869
22	<b>San Francisco</b>	International	États-Unis	870	22	<b>Tokyo</b>	Haneda	Japon	799
23	<b>Dayton</b>	International	États-Unis	832	23	<b>Beijing</b>	Capital	Chine	782
24	<b>Tokyo</b>	Haneda	Japon	770	24	<b>Atlanta</b>	Hartsfield Int'l	États-Unis	768
25	<b>Oakland</b>	International	États-Unis	703	25	<b>Guangzhou</b>	Baiyun	Chine	751
26	<b>Sydney</b>	Kingsford Smith	Australie	665	26	<b>Luxembourg</b>		Luxembourg	743
27	<b>Bruxelles</b>	Zaventum	Belgique	634	27	<b>Dallas/Fort Worth</b>	International	États-Unis	742
28	<b>Doubaï</b>	International	EAU	582	28	<b>Oakland</b>	International	États-Unis	673
29	<b>Philadelphie</b>	International	États-Unis	563	29	<b>Bruxelles</b>	National	Belgique	661
30	<b>Beijing</b>	Capital	Chine	555	30	<b>Kuala Lumpur</b>	International	Malaisie	657
31	<b>Kuala Lumpur</b>	Subang-KL Int'l	Malaisie	524	31	<b>Cologne/Bonn</b>	Konrad-Adenauer	Allemagne	644

2000					2005				
Rang	Ville	Aéroport	Pays/territoire	Tonnes-km (en milliers)	Rang	Ville	Aéroport	Pays/territoire	Tonnes-km (en milliers)
32	<b>Shanghai</b>	Hongqiao	Chine	492	32	<b>San Francisco</b>	International	États-Unis	591
33	<b>Honolulu</b>	International	États-Unis	482	33	<b>Bogota</b>	El Dorado International	Colombie	561
34	<b>Sharjah</b>		EAU	475	34	<b>Philadelphie</b>	International	États-Unis	548
35	<b>Denver</b>	International	États-Unis	470	35	<b>Ontario</b>	International	États-Unis	522
36	<b>Boston</b>	Logan International	États-Unis	466	36	<b>Sao Paulo</b>	Guarulhos Int'l	Brésil	497
37	<b>Ontario</b>		États-Unis	464	37	<b>Shenzhen</b>	Baoan Int'l	Chine	466
38	<b>Cologne</b>		Allemagne	442	38	<b>Honolulu</b>	International	États-Unis	457
39	<b>Seattle/Tacoma</b>	International	États-Unis	441	39	<b>Mumbai</b>	Chaprati Shivaji Int'l	Inde	435
40	<b>Toledo</b>		États-Unis	427	40	<b>Manille</b>	Ninoy Aquino Int'l	Philippines	412
41	<b>Sao Paulo</b>	Guarulhos Intl	Brésil	422	41	<b>Toronto</b>	Lester B Pearson	Canada	410
42	<b>Copenhague</b>	Copenhagen	Danemark	419	42	<b>New Delhi</b>	Indira Gandhi Int'l	Inde	389
43	<b>Zurich</b>	Zurich	Suisse	417	43	<b>Houston</b>	George Bush	États-Unis	388
44	<b>Manille</b>	Ninoy Aquino	Philippines	390	44	<b>Milan</b>	Malpensa	Italie	385
45	<b>Washington</b>	Dulles International	États-Unis	384	45	<b>Mexico City</b>	Benito Juarez Int'l	Mexique	380
46	<b>Cincinnati</b>	Northern Kentucky	États-Unis	381	46	<b>Madrid</b>	Barajas	Espagne	365
47	<b>Minneapolis/St Paul</b>		États-Unis	370	47	<b>Shanghai</b>	Hongqiao	Chine	360
48	<b>Houston</b>	George Bush	États-Unis	368	48	<b>Boston</b>	Logan Int'l	États-Unis	356
49	<b>Tel-Aviv</b>	Ben Gurion	Israël	344	49	<b>Copenhague</b>	Kastrup	Danemark	355
50	<b>Phoenix</b>	Sky Harbor	États-Unis	339	50	<b>Toledo</b>	Express	États-Unis	352

Source: Airline Business, novembre 2001 et novembre 2006.

453. Ce tableau très riche témoigne de bouleversements plus profonds que le tableau similaire consacré aux transporteurs.

454. Parmi les aéroports qui ont régressé, on peut relever Los Angeles, Tokyo, New York JFK, Chicago, Londres et San Francisco. Parmi ceux qui ont progressé, on peut relever les performances spectaculaires mais peu surprenantes de Shanghai et de Doubaï, ainsi que les cas de Paris, Taipei, Bangkok et Beijing. L'arrivée de Mumbai et de New Delhi dans ce classement, respectivement à la trente-neuvième et la quarante-deuxième place, alors que ces deux aéroports n'apparaissaient pas dans le classement précédent, mérite d'être notée, comme celle d'ailleurs de Luxembourg, également absent du palmarès précédent, à la vingt-sixième place et dont le volume est quasiment le double de celui de New Delhi ou de Mumbai, ce qui donne une idée du potentiel de progression de l'Inde.

455. Enfin, un certain nombre d'aéroports ne connaissent que peu ou pas d'évolution de leur classement: Memphis, Hong Kong, Séoul, Francfort, Singapour et Louisville. Globalement, l'Asie passe de 12 à 17 aéroports dans les 50 premiers, l'Amérique du Nord de 24 à 18 et l'Europe de huit à neuf, ces trois régions comptant en 2000, comme en 2005, 44 aéroports sur les 50 premiers.

c) Autres prestataires de services impliqués dans la chaîne de transport aérien

456. La chaîne de transport aérien comprend de nombreux autres prestataires:

- les fournisseurs d'assistance en escale aéroportuaire qui ont déjà été évoqués dans la documentation (voir le document S/C/W/270, paragraphes 291 à 375 pages 103 à 122);
- les commissionnaires en douane dont certains sont spécialisés sur le seul fret aérien tandis que d'autres dédouanent pour l'ensemble des modes de transport;
- les plates-formes de réservation de fret qui ont déjà été évoquées dans la documentation (voir le document S/C/W/270, paragraphes 178 et 179, pages 49 et 50);
- les courtiers tels que Chapman Freeborn, Air Partner et Star Broker dont le rôle est similaire à celui de leurs homologues maritimes ("Ship for cargo, cargo for ship") mais sur lesquels il n'existe pratiquement pas de documentation;
- les firmes spécialisées dans l'acheminement de la documentation électronique accompagnant le fret, tels que Traxon;
- les fournisseurs de solutions informatiques clé en main dédiées à la gestion du fret aérien tels que la filiale commune de SITA Cargo et de Cargolux, Champ Cargosystem.

*Les Membres souhaiteront peut-être examiner si les activités de ces divers prestataires de services entrent ou non dans le champ de l'AGCS et, dans l'affirmative, quelle définition sui generis et/ou quelle position de la CPC pourrait leur être attribuée.*

d) Autres évolutions économiques

457. La sous-traitance a fait son apparition dans le domaine du fret aérien au-delà de l'exemple des sociétés de gestion de cargaison dont le champ reste relativement limité. Ainsi en 2003, les employés de SwissPort Cargo Services et de Worldwide Flight Services Inc. ont-ils remplacé les 1 500 employés des 17 entrepôts et des centres de réservation United Airlines.



458. Certains analystes, par exemple Christopher Shawdon d'Unisys, prédisent la prochaine émergence de transporteurs de fret à bas coûts car ils considèrent que les principes du modèle "bas coût" (tarification simplifiée, équipes hautement productives, et taux d'utilisation élevé des appareils) sont transposables au fret. À ce stade toutefois, il n'en existe pas d'exemple concret.

459. Pour mémoire, le rôle croissant des transactions électroniques dans le transport de cargaison a été traité en détail dans la partie consacrée à la distribution des services de transport aérien dans le document S/C/W/270 (paragraphe 178 et 179, pages 49 et 50). C'est notamment le cas de l'initiative de fret électronique de l'IATA (S/C/W/270, paragraphes 243 et 244, page 66) et du système CASS de règlement des comptes de fret, aussi géré par l'IATA (S/C/W/270, paragraphes 245 à 248, pages 66 et 67).

460. Comme pour la gestion des bagages, la généralisation des étiquettes d'identification par radiofréquence est perçue comme la prochaine évolution majeure dans la gestion physique du fret, le but ultime étant le suivi individuel de chaque expédition, un domaine dans lequel les expressistes ont une sérieuse avance.

461. Dans un effort collectif destiné à rattraper l'avance technique et organisationnelle des expressistes, 15 transporteurs de fret classiques et neuf transitaires représentant ensemble 65 pour cent du trafic se sont associés au sein d'une initiative pilotée par l'IATA et intitulée "Cargo 2000". L'origine de cette initiative est une étude de la société Unisys de 1996 qui a démontré qu'en moyenne une expédition aérienne prenait six jours pour être menée à son terme, et que cela impliquait 40 processus différents.

462. Le but de Cargo 2000 est de diviser le nombre de processus par deux. L'objectif est également de créer une "feuille de route" pour chaque expédition indiquant par quelle étape la cargaison doit passer et quand, de façon à donner l'alerte à l'expéditeur chaque fois qu'une étape est manquée ou retardée. L'objectif est également de créer des statistiques permettant de mesurer des performances, d'identifier des problèmes éventuels, et de les régler.

463. L'initiative a connu des débuts laborieux liés aux craintes des acteurs de devoir investir dans une plate-forme informatique commune alors qu'ils avaient déjà lourdement investi dans leurs propres systèmes. Cargo 2000 a donc été relancé en 2003 en abandonnant l'idée d'une plate-forme informatique commune et en la remplaçant par la définition de normes. Cargo 2000 est conçu en trois phases. La phase 1 va de l'aéroport à l'aéroport, la phase 2 de porte à porte, dans les deux cas en suivant l'acheminement de l'envoi consolidé sous une seule lettre de transport aérien, et la phase 3 permet le suivi individuel de chaque envoi voyageant avec une lettre de transport individuelle. À fin 2005, seul un Membre sur 25 avait mis en œuvre la phase 2, mais les indicateurs générés par la phase 1 sont jugés unanimement extrêmement utiles.

## **2. Évolutions réglementaires**

a) Aspects directement liés à l'accès aux marchés

i) *Évolutions au niveau bilatéral*

464. Selon l'IATA les transporteurs opérant des vols passagers contenant du fret dans leurs soutes ont transporté 48 pour cent<sup>255</sup> du volume total du fret aérien en 2006. Cette part s'effrite puisque des prévisions la situent à 40 pour cent en 2020.<sup>256</sup>

---

<sup>255</sup> Aviation Week & Space Technology, 7 mai 2007.

<sup>256</sup> *Idem.*

465. Ces vols obéissent par définition au même régime que les vols passagers, mis à part d'éventuelles restrictions additionnelles propres au fret qui ne sont pas codées en détail par la base de données WASA de l'OACI. En conséquence QUASAR décrit d'ores et déjà le régime réglementaire applicable à environ 50 pour cent du volume de fret.

466. En revanche pour les 50 pour cent restants, les vols tout-cargo et parmi eux les vols exprès, il n'existe pas d'ensemble de données réglementaires publiquement accessible qui permettrait d'effectuer un travail équivalent à QUASAR, c'est-à-dire une étude détaillée des dispositions réglementaires propres aux vols tout-cargo ainsi que leur mise en corrélation avec les données correspondantes concernant le trafic.

467. En effet, la base de données WASA (World Air Services Agreement) qui a servi de base réglementaire à QUASAR ne traite que de manière très sommaire les aspects cargo et exprès des accords bilatéraux. Elle se borne à coder par une option "oui/non" l'existence ou non de dispositions propres aux vols cargo et exprès, sans détailler ces dispositions plus avant.

468. Une autre base de données de l'OACI, portant sur des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR), contient les textes intégraux<sup>257</sup> de 1 836 accords bilatéraux et pourrait sans doute servir de base réglementaire à une telle étude. Toutefois, le Secrétariat de l'OMC n'a pas encore pu obtenir du Secrétariat de l'OACI l'accès à cette base de données.

469. La méthodologie de QUASAR est parfaitement transposable à la problématique des vols exprès et tout-cargo sous réserve d'adaptations mineures, telles que l'identification et la pondération des obstacles propres à ces vols et l'élimination de la prise en compte de facteurs propres aux vols passagers qui n'auraient pas de sens en matière de fret (contrôle des tarifs par exemple).

470. Sous réserve de l'approbation des Membres et de la disponibilité de données réglementaires, le Secrétariat prévoit d'étendre à moyen long terme le champ de l'étude QUASAR aux vols cargo et exprès.

471. Même s'il est impossible de retracer en détail la structure et l'évolution des aspects tout-cargo et exprès des accords bilatéraux pendant la période sous examen, il est possible d'en esquisser une image comparable aux descriptions du premier examen (compilation, pages 304 à 321) à partir des éléments disparates publiquement disponibles.

472. Le tableau qui en ressort est clairement plus libéral que celui du transport de passagers. Ainsi, il existe des services "tour du monde" qui supposent l'octroi de droits de trafic de septième liberté en combinaison et en chaîne, un schéma qui n'a pas son équivalent en matière de transport de passagers et qui y reste largement inconcevable.

473. De même, en l'absence fréquente de pavillon national à défendre, l'application des critères de propriété et de contrôle y est beaucoup plus souple, et l'on a même vu des filiales 100 pour cent étrangères opérer sur et à partir de marchés nationaux, par exemple, Tampa Cargo, la filiale colombienne du transporteur néerlandais MartinAir, un cas de figure plus qu'exceptionnel en matière de passagers. Les coentreprises fort rares en matière de passagers sont assez communes en matière de fret, notamment en Chine.

474. D'après le consultant Aero-Accords auteur en décembre 2005 d'une étude sur la libéralisation aérienne en matière de fret, la libéralisation s'est très nettement accélérée depuis 2001. Ainsi, alors que les négociations comportant la discussion de clauses spécifiques aux vols tout-cargo ne représentaient qu'un faible pourcentage des cas dans les années 80, elles sont plus de 50 pour cent aujourd'hui comme l'illustre le tableau 41.

---

<sup>257</sup> À l'exception des memoranda confidentiels.

**Tableau 41**  
**Accords de services aériens contenant des "clauses tout-cargo"**

Période	Nombres d'accords signés	Avec des routes propres aux vols cargo		Conférant des "droits égaux et séparés"	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
<b>2001-2005</b>	234	107	46%	68	29%
<b>1996-2000</b>	294	98	33%	133	45%
<b>1991-1995</b>	678	36	5%	98	14%
<b>1986-1990</b>	477	9	2%	38	8%
<b>1981-1985</b>	294	10	3%	13	4%
<b>1976-1980</b>	538	12	2%	33	6%

- Notes:
- "Nombre d'accords signés": le nombre de négociations finalisées durant chaque période.
  - "Avec des routes propres aux vols cargos": négociations comportant des routes spécifiques pour les vols tout-cargo.
  - "Conférant des droits égaux et séparés": cas sans routes spécifiques, mais qui contiennent des articles/clauses tout-cargo.

Source: Airline Business, janvier 2006.

475. Dans cette même période, des droits de cinquième liberté concernant tant les passagers que le fret ont été assez largement consentis. Des droits de sixième liberté l'ont été également bien qu'ils n'aient pas besoin d'être juridiquement consacrés pour être exercés. Dans 10 pour cent des négociations des droits de septième liberté ont été accordés alors que ces droits sont quasiment inexistantes en matière de passagers. Le tableau 42 récapitule l'ensemble des droits accordés au-delà de la quatrième liberté dans une période récente.

**Tableau 42**  
**Accords de services aériens contenant des droits de trafic au-delà de la quatrième liberté**

Période	Nombres d'accords signés	Avec cinquième liberté passagers et cargo		Avec sixième liberté passagers et cargo		Avec septième liberté tout-cargo	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
<b>2001-2005</b>	234	52	22%	37	16%	24	10%
<b>1996-2000</b>	294	177	60%	51	17%	29	10%
<b>1991-1995</b>	678	130	19%	15	2%	0	0%
<b>1986-1990</b>	477	117	25%	1	0,2%	0	0%
<b>1981-1985</b>	294	53	18%	0	0%	0	0%
<b>1976-1980</b>	538	162	30%	0	0%	0	0%

Note: "Nombre d'accords signés": le nombre de négociations finalisées durant chaque période.

Source: Airline Business, janvier 2006.

476. La possibilité de faire des escales intermédiaires garanties par des droits de cinquième et de septième libertés est capitale pour le transport de fret. En effet, les flux sont souvent déséquilibrés entre les deux sens d'une même route alors qu'ils sont quasi équilibrés en matière de passagers. Ce "déséquilibre directionnel" que l'on retrouve en transport maritime sur quasiment les mêmes routes (Asie-Europe, Asie-Amérique du Nord, Europe-Afrique) crée un problème de retour quasi à vide qui pèse sur la rentabilité des vols. La possibilité de faire une escale intermédiaire, qui est ressentie

comme une contrainte par les passagers, est au contraire une opportunité pour les transporteurs de fret, puisqu'elle leur permet de charger des cargaisons supplémentaires et de créer des trafics triangulaires.

477. Quelques exemples peuvent illustrer l'intérêt de ces droits de cinquième et septième libertés. Cargolux tire 12 pour cent de ses revenus de droits de cinquième liberté, notamment sur les routes (segments soulignés pour les droits de cinquième liberté) Luxembourg-États-Unis-Mexique, Luxembourg-Malaisie-Australie, et Luxembourg-Taipei chinois-Hong Kong, Chine. British Airways utilise des droits de cinquième liberté à partir des aéroports de Porto et d'Athènes. Les transporteurs européens font fréquemment escale au Moyen-Orient en route pour la Chine ou au retour de celle-ci.

478. Pour la septième liberté, MartinAir, une compagnie hollandaise et AviaLeasing, une compagnie ouzbèke, ont leurs bases opérationnelles aux États-Unis et bénéficient de droits de septième liberté à partir de ces bases. Singapore Airlines a des droits de septième liberté pour desservir les États-Unis à partir de ses hubs chinois de Xiamen et de Nanjing.

479. Pour suivre l'expansion du trafic, les transporteurs se sont dotés d'un plus grand nombre de gros porteurs – 245 en 1994, 852 en 2004 – mais en retour l'exploitation profitable de ses gros porteurs nécessite une multiplicité d'escales (fournie par des droits de cinquième, sixième et septième libertés) et une organisation en réseau. Aero-Accords estime que d'ici à 2015, environ la moitié des accords auront des dispositions spécifiques pour les vols tout-cargo mais que les droits de septième liberté devraient plafonner à 15 ou 20 pour cent au plus des accords à la même date.

ii) *Débats de l'OACI*

480. L'évocation de la libéralisation en matière de fret lors de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien donne un aperçu de l'évolution de la libéralisation au cours de ses dernières années.

481. Ces débats semblent montrer l'émergence d'un certain consensus en ce qui concerne le caractère spécifique du transport de fret et l'objectif à poursuivre: sa libéralisation séparée et accélérée. En revanche, les contributeurs diffèrent notablement sur les moyens de réaliser cet objectif.

482. Dans sa propre contribution à la Conférence sur le fret, "Libéralisation des services de fret aérien" (ATConf5-WP/10), le **Secrétariat de l'OACI** a pris plus clairement parti pour la libéralisation qu'il ne l'a fait en matière de passagers. Pour les passagers, l'OACI a proposé trois approches optionnelles distinctes pour un Modèle d'accord sur les services aériens (TASA)<sup>258</sup>: traditionnelle, de transition et de pleine libéralisation. Dans le cas du fret, l'OACI considère en revanche que le fret peut faire l'objet d'un traitement réglementaire unique.

483. L'OACI relève tout d'abord qu'une série de caractéristiques distingue nettement le fret du trafic passagers: les marchandises sont moins sensibles au temps écoulé, elles peuvent être acheminées par des routes différentes et faire de nombreux arrêts. Elles ne voyagent que dans un seul sens et leurs flux sont généralement déséquilibrés. Elles utilisent fréquemment le transport aérien en combinaison avec d'autres modes de transport, ce qui leur permet d'emprunter des aéroports plus éloignés et moins encombrés.

484. L'OACI constate ensuite que l'un des grands problèmes pour les exploitants tout-cargo est le manque de souplesse des droits d'accès aux marchés que prévoient les accords sur les services aériens. Les limites habituellement imposées aux services passagers en ce qui concerne les routes, les droits de trafic, les fréquences, etc., peuvent aussi s'appliquer aux services tout-cargo. Comme il y a peu de synergies entre les activités passagers et les activités fret (clients différents, besoins en heures de départ et d'arrivée différents, déséquilibres directionnels du trafic), il est souvent difficile pour les

---

<sup>258</sup> Pour plus d'éléments sur cet accord type, voir les développements qui y sont consacrés dans le document S/C/W/270/Add.1, paragraphes 82 à 86, pages I.31 à I.39 et annexe B-I, pages 66 à 80.

transporteurs aériens d'exploiter un service tout-cargo économiquement viable à cause de ces restrictions d'ordre réglementaire.

485. Les exploitants tout-cargo sont également gênés par une série d'autres règles qui amoindrissent les possibilités d'exploitation et de "pratiques commerciales", par exemple les conditions de propriété et de contrôle nationaux, les restrictions sur l'utilisation d'aéronefs loués, les services d'escale, les arrangements de coopération commerciale tels que les réservations de capacité et le partage de codes.

486. Parmi les autres problèmes d'ordre réglementaire auxquels se heurtent les exploitants tout-cargo figurent les couvre-feux aux aéroports, qui réduisent souvent la souplesse de la programmation des vols, particulièrement pour les services exprès, et, dans certains cas, la limitation des créneaux que les aéroports mettent à la disposition des vols cargo, spécialement les aéroports saturés, qui accordent souvent aux vols tout-cargo une priorité inférieure à celle des services passagers.

487. L'OACI reconnaît qu'il y a deux obstacles essentiels à une libéralisation séparée et accélérée du transport de fret. Le premier est la préoccupation des États de perdre un élément de négociation et de pression concernant l'aviation, la seconde est la crainte des transporteurs de fret en soute de voir leur situation concurrentielle se dégrader par rapport aux transporteurs tout-cargo qui bénéficieraient de plus de liberté.

488. L'OACI considère cependant que ces inconvénients doivent être mis en balance avec les gains économiques et généraux en terme de commerce et de développement que l'on peut attendre d'une libéralisation du transport aérien de fret.

489. C'est pourquoi l'OACI suggère aux États:

- soit d'étudier la possibilité de libéraliser unilatéralement l'accès aux marchés pour les services tout-cargo sans exiger de réciprocité ou de négociation bilatérales;
- soit d'étudier des mesures visant à libéraliser les activités tout-cargo dans leurs négociations sur les services aériens et leur traitement réglementaire actuels et futurs.

490. L'OACI suggère donc que les États négocient les dispositions suivantes pour les transporteurs de fret:

- l'octroi de droit de trafic de cinquième et de septième libertés;
- des dispositions permettant notamment:
  - a) d'exploiter des vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux, de combiner des numéros de vol différents pour un même mouvement d'aéronef et de sauter des escales en un ou plusieurs points quelconques;
  - b) d'assurer les services sans restriction de fréquence, de type d'aéronef et de capacité;
  - c) de conclure des arrangements commerciaux avec d'autres transporteurs tels que des arrangements de réservation de capacité ou de partage de codes et des arrangements intercompagnies;
  - d) de combiner à bord du même appareil le trafic ayant pour origine les territoires des parties intéressées et celui provenant de territoires tiers;

- une libéralisation des dispositions relatives à la propriété et au contrôle;
- l'autorisation de la location y compris avec l'équipage sous réserve du respect des conditions applicables concernant la sécurité;
- des arrangements plus libéraux sur d'autres aspects propres aux activités tout-cargo, notamment des libertés de tarification, le transport intermodal, les services d'escale et l'entreposage (avec toutefois, dans ces deux derniers cas, priorité aux considérations de sécurité et de sûreté), ainsi que le congé douanier et la facilitation.

491. L'OACI suggère aux États de formaliser ces différentes propositions en incorporant une "Annexe sur les services de fret aérien" dans leurs accords bilatéraux de services aériens. Le texte suggéré par l'OACI pour cette annexe figure dans l'encadré 3.

**Encadré 3**  
**Annexe sur les services de fret aérien suggérée par l'OACI**

"Les Parties conviennent de ce qui suit:

1. Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée
  - a) se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier, de services d'escale, d'entreposage et de facilitation;
  - b) peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport;
  - c) peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées;
  - d) peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies;
  - e) peut fixer ses propres tarifs de fret sans avoir à les déposer auprès des autorités aéronautiques des Parties.
2. Outre les droits énoncés au paragraphe 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restrictions quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret."

492. Durant la même conférence, la **Chambre de commerce internationale** (CCI), qui représente dans une large mesure les intérêts des chargeurs, a présenté une contribution (ATConf/5-WP/36) intitulée "Fret aérien et Organisation mondiale du commerce". Après une analyse des caractéristiques du transport aérien de fret assez similaire à celle de l'OACI, la CCI discute de la faisabilité de l'application du cadre juridique pour les services, l'AGCS. La CCI note en particulier que<sup>259</sup>:

"Le cadre du GATS a souvent été considéré comme inadapté aux particularités de l'industrie du transport aérien, parce que ses deux disciplines fondamentales, le principe de la NPF et le traitement national, s'imposent à toutes les parties sans obligation de réciprocité.

ICC souhaiterait, tout en reconnaissant que l'application du principe de réciprocité/NPF conditionnelle n'est pas habituelle dans le cadre de l'OMC, souligner que l'on peut trouver des

---

<sup>259</sup> Plutôt que de paraphraser malhabilement la pensée de la CCI dans une affaire qui le concerne directement, le Secrétariat de l'OMC a préféré citer les éléments saillants de la contribution de la CCI.

applications de la NPF conditionnelle dans les annexes de l'accord de l'OMC sur les marchés publics signé à Marrakech le 15 avril 1994.

Le principe de la NPF devrait par conséquent s'appliquer aux conditions les plus favorables qu'un pays est disposé à accorder en matière d'échange égal d'accès à destination et en provenance des marchés transnationaux. En d'autres termes, l'application du principe de la NPF obligerait chaque membre de l'OMC à offrir à tous les autres membres les conditions de son accord bilatéral le plus favorable, sur la base d'une réciprocité en miroir.

Ainsi, un membre disposé à conclure un accord libéral pourrait par exemple offrir à tous les autres membres les conditions "tous points, désignation multiple, tarifs soumis à double désapprobation et capacité illimitée", en échange des mêmes avantages. Un membre plus restrictif pourrait par contre n'offrir que "un point, désignation unique, tarifs soumis à double approbation et capacité spécifiée", en échange des mêmes conditions. Chaque membre devrait identifier dans sa liste d'accès au marché les conditions les plus libérales auxquelles il est prêt, à cette date, à procéder à un échange égal de droits.

À cet effet, l'annexe sur les services de transport aérien pourrait être modifiée afin d'y faire figurer une définition des "hard rights" incluant la notion d'échange réciproque d'accès égal. Cette approche combinerait le bilatéralisme existant avec le principe de la NPF et répondrait à la principale objection à l'inclusion des "hard rights" dans le GATS.

Dans le cadre du GATS, le principe de la NPF serait couplé avec des engagements d'ouverture de l'accès au marché établissant un seuil de libéralisation en deçà duquel aucun membre ne pourrait ultérieurement descendre. À terme, une évolution pourrait se faire vers un véritable accord multilatéral. De même que l'accord des Bermudes a servi de modèle aux accords bilatéraux internationaux, il pourrait se créer un modèle libéral de liste d'accès au marché qui pourrait constituer la base d'un régime unifié dans les cycles futurs du GATS. Par exemple, si des pratiques "de tous points à tous points, capacité et fréquence illimitées" devaient apparaître, elles pourraient être modifiées dans l'annexe sur les services de transport aérien."

493. Les idées exprimées par la CCI sont assez proches de celles contenues dans un projet d'amendement de l'AGCS et de son annexe dans l'un des rares ouvrages de référence sur ce sujet "International Air Cargo Transport Services: Economic and Regulation and Policy"<sup>260</sup> de R.J. Fennes, dont le texte est à toutes fins utiles reproduit à l'annexe II.

494. La contribution de l'**Association internationale de fret aérien** (TIACA) dans sa contribution ATConf/5-WP/83 "Plaidoyer pour la libéralisation du trafic exclusif de marchandises" part d'une position de principe extrêmement claire: "les règles actuelles ne conviennent pas au transport aérien de marchandises".

495. TIACA constate que les transporteurs tout-cargo sont soumis aux mêmes accords bilatéraux que les transporteurs de fret en soute et obéissent en général aux mêmes restrictions qu'eux. Or, il existe deux différences fondamentales entre le transport de soute et le transport tout-cargo: d'une part le fait qu'un vol tout-cargo doit amortir la totalité de ses coûts quand la soute peut, elle, être vendue au prix marginal, et d'autre part, le déséquilibre structurel des flux et la nécessité de trouver des cargaisons pour le retour alors que des vols passagers sont plus ou moins équilibrés directionnellement. De ce fait, de nombreux transporteurs de marchandises se voient obligés de voler

---

<sup>260</sup> "International Air Cargo Transport Services: Economic Regulation and Policy", thèse de doctorat, Université de Leyde, janvier 1997. On notera que ces travaux ne sont pas purement académiques, puisque M. Fennes a appartenu à l'Unité de transport aérien à la Direction générale des transports de la Commission européenne, avant d'occuper des fonctions à l'Association des compagnies aériennes européenne (AEA).

jusqu'à une troisième destination pour aller chercher un chargement et éviter de voyager à vide. Dans le contexte du système bilatéral actuel, ceci est très difficile pour les transporteurs tout fret et c'est l'une des raisons pour lesquelles TIACA propose la séparation des droits de trafic pour les transporteurs aériens tout fret.

496. Le système bilatéral actuel aggrave aussi le problème de surcapacité parce qu'il offre une certaine forme de protection aux transporteurs peu performants vis-à-vis des concurrents plus performants. Et tout l'éventail de dispositifs artificiels tels que l'attribution de créneaux, le carburant et le service d'escale peut alors servir à donner un avantage au transporteur favorisé. Ceci l'encourage souvent à acquérir une capacité qu'il n'aurait jamais pu justifier dans un marché libre. Le système impose, faute de cargaison à transporter en quatrième liberté, un vol retour à vide à moins que le transporteur n'ait la chance de trouver une cinquième, sixième, ou septième liberté de vol.

497. Afin de prendre en compte également les intérêts des transporteurs de fret en soute, TIACA considère que lorsque des droits de trafic sont accordés à un transporteur passagers, ils devraient automatiquement comprendre le droit de transporter des marchandises, alors que certains États – non spécifiés – refusent ce droit. TIACA estime que la libéralisation du tout fret devrait aussi permettre une utilisation optimale de la capacité réduite des aéroports. TIACA considère donc que l'objectif final est de parvenir à la libéralisation totale de l'accès à tous les marchés par les transporteurs tout fret, et pour ce faire préconise que les États contractants de l'OACI mettent en œuvre, dès que possible, la réduction ou la suppression du contingentement imposé sur les transporteurs exclusifs de fret par le régime actuel d'accords bilatéraux. Les États contractants devraient au minimum adopter la première étape de séparation des droits pour le tout fret des droits mixtes pour passagers et le fret, menant à une démarche multilatérale pour les États qui partagent le même point de vue.

498. Dans sa contribution ATConf/5-WP/94 "Libéralisation du fret aérien", le **Conseil international des aéroports** (ACI), autre élément important de la chaîne logistique aérienne, partage dans l'ensemble les points de vue exprimés par l'OACI et par TIACA. Il considère en particulier que la note de l'OACI présente un argument puissant et convaincant pour la libéralisation des services internationaux tout-cargo qui n'ont pas déjà été libéralisés.

499. Fait extrêmement intéressant, les prévisions de trafic fret d'ACI sont nettement moins élevés (+4,4 pour cent par an d'ici à 2020) que celles, concordantes, de Boeing et d'Airbus (+6 pour cent par an). ACI note que ces prévisions ont été établies à partir d'un échantillon de 300 aéroports, dont beaucoup ont des contraintes de capacité. ACI estime que dans un environnement international de fret plus libéralisé, les aéroports secondaires actuellement sous-utilisés pourraient absorber des taux de croissance du trafic tout-cargo plus élevés, et les taux de croissance globaux pourraient être encore plus élevés. De surcroît, ACI estime que la libéralisation des droits de trafic de fret pourrait réduire la fuite vers les autres modes de transport en ouvrant de nouveaux services plus directs entre les aéroports secondaires et en évitant les coûteux transferts entre aéroports-pivots et aéroports secondaires, ce qui aiderait le transport aérien à rester compétitif. Au total pour ACI la libéralisation du fret créerait de nouvelles opportunités pour les aéroports secondaires, désengorgerait les aéroports-pivots, mènerait à une utilisation généralement plus efficace de la capacité réduite des aéroports, et stimulerait le commerce mondial et la création d'emplois.

500. Les États contractants de l'OACI qui ont déposé des contributions sur la question du fret (Singapour, République de Corée, États-Unis et Inde) sont tous également d'accord sur la spécificité du fret et sur l'objectif final de sa libéralisation. Leurs positions diffèrent cependant assez notablement sur la nature des instruments à mettre en œuvre pour parvenir à ce but.

501. **Singapour**, dans son document ATConf/5-WP/38 "Libéralisation du fret aérien sur une base multilatérale", estime que la libéralisation des services de fret aérien pourrait être réalisée dans le cadre d'accords bilatéraux, plurilatéraux ou multilatéraux. Des mesures qui pourraient être prises pour une libéralisation seraient notamment de découpler les dispositions relatives au fret de celles qui se



rappellent aux services passagers, d'avoir un tableau de routes aériennes ouvert, et de lever les restrictions sur les droits de trafic de troisième, de quatrième et de cinquième libertés. Singapour note qu'à l'OMC, plusieurs pays ont proposé d'inclure les services de fret aérien dans l'annexe à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) relative aux services de transport aérien. Les économies membres du Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont aussi mis en exergue le fret aérien pour une action prioritaire parmi huit options pour la libéralisation de l'aviation internationale. L'Espace européen aérien commun, entré en vigueur en 1997, permet à tout transporteur (passagers ou fret) de l'Union européenne d'opérer partout où il le désire dans l'Union européenne, y compris sur les routes intérieures de tout autre État membre.

502. Singapour note que sa proposition visant à la libéralisation des services de fret aérien, présentée initialement lors de la quatrième réunion des Ministres des transports de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) en septembre 1998, a reçu un accueil positif de la part des Ministres des transports de l'ANASE, et qu'elle a aboutie à l'adoption, par les autorités du transport aérien de l'ANASE, du Protocole d'entente de l'ANASE sur les services de fret aérien, le 19 septembre 2002 à Jakarta (Indonésie). Ce protocole d'entente est considéré comme une étape significative dans l'ANASE, car c'est le premier accord multilatéral de l'ANASE sur les services aériens à être accepté et adopté conjointement par tous ses membres.

503. Singapour propose donc que les États contractants de l'OACI accélèrent le rythme de la libéralisation des services de fret aérien, en particulier des services tout-cargo, à l'échelon multilatéral ou plurilatéral et sur une base de réciprocité dans toute la mesure du possible. Cette libéralisation multilatérale ou plurilatérale des services de fret aérien pourrait comporter les éléments suivants:

- approche progressive pour ce qui est de permettre aux transporteurs désignés de pays membres d'exercer les troisième à septième libertés de l'air pour les services tout-cargo exploités sur des services réguliers ou des vols non réguliers, avec un maximum de souplesse d'exploitation;
- traitement non discriminatoire des transporteurs en ce qui concerne l'accès aux installations au sol, le congé et d'autres services; possibilité d'arrangements de coopération entre transporteurs, tels que le partage de codes;
- calendrier final pour la libéralisation progressive et multilatérale des services de fret aérien, compte tenu de l'évolution des circonstances et des niveaux de développement des diverses économies.

504. Dans sa contribution ATConf/5-WP/86 sur la libéralisation du fret aérien et des opérations de charters touristiques, l'Inde souligne qu'elle a adopté depuis plus d'une décennie une politique unilatérale de ciel ouvert pour les opérations de fret. Toute compagnie de fret, y compris tout opérateur étranger, peut opérer un nombre de vols aussi élevé qu'il le souhaite, avec n'importe quel type d'appareil, vers n'importe quel aéroport doté de services de douanes et d'immigration sans qu'il ait besoin d'aucun accord bilatéral. Les opérateurs peuvent fixer librement leurs prix en fonction de l'offre et de la demande. Il n'y a pas d'obligation de se conformer au critère de la propriété nationale pour les opérateurs. Les bénéficiaires de cette politique selon l'Inde sont que les exportateurs et importateurs ont été ainsi assurés de pouvoir disposer de la capacité nécessaire à des prix compétitifs, que le mouvement des cargaisons en a été facilité puisqu'il n'y a pas de goulot d'étranglement dans le système, que la croissance des exportations a ainsi été encouragée et que les processus administratifs ont été allégés.

505. Au vu du succès de cette politique, l'Inde préconise que les États, à son exemple, libéralisent unilatéralement l'accès au marché pour les services tout-cargo, sans le conditionner par la réciprocité bilatérale, ce qui servira d'exemple pour la libéralisation d'autres secteurs du transport aérien.

506. Les **États-Unis**, dans leur contribution ATConf/5-WP/49, "Libéralisation des services de fret aérien", notent que beaucoup d'accords sur les services aériens en vigueur aujourd'hui ne sont pas des accords de ciel ouvert, et n'offrent donc pas la souplesse commerciale et opérationnelle nécessaire pour permettre aux transporteurs de fret aérien de répondre à la demande des usagers de façon aussi efficace, économique et rapide que possible. Les droits accordés dans les accords de modèle de ciel ouvert des États-Unis et les accords similaires offrent cette souplesse, et constituent la base sur laquelle l'industrie du fret aérien peut le mieux s'épanouir. Tout en préférant les accords intégralement de ciel ouvert, les États-Unis considèrent que la poursuite de la libéralisation des services de fret aérien indépendamment de celle du transport de passagers est appropriée pourvu qu'elle ne freine pas la libéralisation du secteur passagers.

507. En plus de la négociation de l'accès aux marchés, les États devraient considérer les effets qu'ont sur l'industrie du fret aérien certaines restrictions d'ordre réglementaire se situant en dehors des accords sur les services aériens. L'imposition de restrictions telles que les couvre-feux nocturnes et leurs effets sur les transporteurs de fret aérien est particulièrement préoccupante. Les États ne devraient pas imposer en premier ressort des restrictions d'exploitation, y compris les restrictions sur les vols nocturnes, mais devraient mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion du bruit que prévoit la Résolution A33-7 de l'Assemblée de l'OACI.

508. Dans sa brève contribution ATConf/5-WP/100 "Libéralisation des services de fret aérien", la **République de Corée** considère que la libéralisation des services de fret aérien doit être envisagée prioritairement par rapport à celle du secteur passagers, et qu'il faudrait adopter un cadre distinct pour le fret aérien afin d'assurer une exploitation stable de ces services, aussi bien tout-cargo que mixtes.

509. En revanche, elle estime que la libéralisation des services de fret aérien devrait de préférence être limitée d'abord aux droits de trafic de troisième et de quatrième libertés, afin de maintenir un équilibre entre les États concernés. Pour la République de Corée, le trafic de huitième liberté devrait aussi être inclus afin de maintenir un équilibre entre les États concernés si l'on veut libéraliser les droits de trafic de cinquième et de septième libertés dans les services de fret aérien.

510. Ces débats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI ont abouti à une "Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international", adoptée par acclamation par **l'ensemble des États contractants de l'OACI**. Cette Déclaration stipule dans son point 4.7 que:

"Les États devraient examiner la possibilité de libéraliser de façon accélérée le traitement réglementaire des services internationaux de fret aérien sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire, de la sécurité, et de la sûreté."

iii) *Évolutions au niveau régional*

a) Pacte andin

511. L'OACI relève dans son document de travail sur la libéralisation des services de fret aérien que le Pacte andin prévoit une entière liberté pour les vols non réguliers tout-cargo des compagnies des États membres à l'intérieur de la région, ainsi qu'entre les États membres et des pays tiers.

b) Protocole d'entente de l'ANASE sur les services de fret aérien

512. Le cas de ce protocole a déjà été évoqué à propos de la contribution de Singapour aux débats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI; par ailleurs, ce protocole est analysé en détail dans la section du présent document consacrée aux accords bilatéraux.

## c) OCDE

513. Afin de conclure son travail entamé en 1997 sur le transport aérien de fret (dont la partie analytique a été décrite en détail dans la compilation, paragraphes 12 à 58, pages 304 à 321, et dont la partie réglementaire a fait l'objet d'un document spécifique: S/C/W/181 "Extraits du document de l'OCDE intitulé "Principes OCDE pour la libéralisation du fret aérien", en date du 27 novembre 2000), le Secrétariat de l'OCDE a rendu disponible sur son site Web en 2002 un ensemble de documents intitulé "Libéralisation du transport aérien de fret". Ce "paquet" est articulé autour de deux approches alternatives, soit un protocole bilatéral, soit un projet d'accord multilatéral sur le transport de fret. Le protocole bilatéral se concentre sur la libéralisation des droits de trafic pour les services de fret, sur les services auxiliaires et sur d'autres questions liées au fret qui peuvent être traitées séparément dans les accords bilatéraux de service aérien existants. Le projet d'accord multilatéral est lui destiné à fournir un moyen de libéraliser les restrictions à l'accès au marché existantes, ainsi que les restrictions faisant barrage à la flexibilité opérationnelle et commerciale sur une base multilatérale sans compromettre la sécurité et la sûreté.

514. Les références des textes initiaux du protocole bilatéral et du projet d'accord multilatéral imaginés par l'OCDE ont déjà été diffusées aux Membres lors du premier examen. Ces textes n'ont subi que des ajustements mineurs dans la version de 2002.<sup>261</sup> En revanche, le "paquet" de 2002 ajoute aux précédentes réflexions de l'OCDE des développements nouveaux sur la façon dont pourrait fonctionner un accord plurilatéral sur le transport aérien de fret dans le cadre de l'AGCS. Ces développements sont reproduits *in extenso* dans l'encadré 4.

**Encadré 4****Le fonctionnement d'un accord plurilatéral dans le cadre de l'AGCS vu par l'OCDE**

"Il serait possible aussi de procéder par étapes, en commençant par libéraliser l'accès au marché dans un groupe de Membres de l'OMC qui se comprennent, pour étendre plus largement le champ d'application de l'AGCS par la suite. Dans le cadre de ce processus, il a été proposé de diviser le secteur aérien en deux parties. La première réunirait tout ce qui relève des droits de trafic "essentiels", c'est-à-dire *grosso modo* les sept libertés de l'air qui constituent la principale substance des accords bilatéraux. C'est cette partie qui a suscité les plus nombreuses inquiétudes. La deuxième partie engloberait quant à elle tous les autres composants du transport aérien, à savoir les régimes de propriété et de contrôle, les services d'escale, etc. Quoique importantes elles aussi, ces activités sont moins jalousement gardées et il pourrait être envisagé de les assujettir aux règles de l'AGCS.

Dans le cadre de ce scénario, la question des droits de trafic essentiels pourrait être réglée par un accord sectoriel ouvert aux seuls Membres de l'OMC prêts à accorder ces droits à d'autres adhérents à l'Accord. L'OMC a déjà appliqué ce genre de stratégie, dans le domaine des marchés publics par exemple, et certains de ses membres se sont fait l'avocat d'une approche multilatérale (à géométrie variable) des "nouvelles" questions que posent les investissements et la politique de concurrence.

L'adoption d'un tel accord par des Membres de l'OMC idéologiquement proches permettrait de mieux ordonner la libéralisation de l'octroi des droits fondamentaux au sein de ce cénacle parce que ses membres auraient l'assurance que les compagnies de pays dirigistes n'auraient pas la possibilité de pénétrer sur leurs marchés ouverts. Un tel accord fixerait certaines limites à l'ouverture de l'accès au marché et au bénéfice du traitement national.

Les Membres de l'OMC qui choisiraient de ne pas adhérer à l'Accord seront sans doute contraints d'insérer une clause appropriée dans leurs accords bilatéraux (beaucoup l'ont déjà fait) pour ne pas être tenus d'appliquer le traitement NPF dans ce secteur.

Cette stratégie autoriserait une libéralisation limitée des droits de trafic essentiels dans le cadre de l'OMC, sans faire obstacle à une libéralisation plus poussée des droits auxiliaires, semble-t-il moins sensibles, dans le cadre de l'AGCS.

<sup>261</sup> Ces textes sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.oecd.org/dataoecd/44/2/2086192.pdf>.

Dans un tel scénario (comme d'ailleurs dans le précédent), le transport aérien serait soumis aux principales dispositions de l'AGCS, notamment celles qui concernent la Procédure de règlement des différends de l'OMC, la réglementation intérieure, la sécurité juridique sur les marchés étrangers et l'égalité de traitement de tous les fournisseurs de services. Les droits de trafic, question délicate entre toutes, resteraient le seul domaine dans lequel les Membres en quête d'une libéralisation plus poussée des services bénéficieraient d'une protection un peu plus grande.

Un accord sur le transport aérien conclu dans le respect des dispositions de l'AGCS permettrait aux pays Membres qui y adhèrent de progresser sur des bases plus sûres jusqu'au moment où le consensus deviendra général. Cet assujettissement limité et mesuré des services aériens aux règles de l'AGCS pourrait bien avoir la faveur d'un nombre suffisant de pays désireux de libéraliser quelque peu leur secteur aérien sans l'exposer à une pression concurrentielle accrue.

Les opposants à cette approche prétendent qu'elle établirait une fausse dichotomie entre les droits "essentiels" et les droits "auxiliaires", qui sont pourtant tous deux indispensables en fait à la prestation des services de transport aérien, et qu'en les assujettissant à des régimes différents, on amoindrirait la certitude juridique au lieu de la renforcer, surtout en ce qui concerne le règlement des différends. Les opposants ne sont pas non plus optimistes quant aux possibilités de réunir un nombre important de pays prêts à traiter de cette façon les droits essentiels et à contracter des engagements relatifs à l'accès aux marchés et au traitement national.

#### **Accord AGCS sur le transport aérien et octroi du traitement NPF sous conditions**

Une approche orthodoxe, si elle était rigoureusement suivie, s'accompagnerait d'un recul de la libéralisation déjà réalisée sur un plan bilatéral. Les accords bilatéraux libéraux prévoient l'obligation d'accorder le traitement national pour les services internationaux, tandis que cette disposition revêt un caractère tout à fait discrétionnaire dans le cadre de l'AGCS. Pour préserver la libéralisation déjà réalisée au plan bilatéral, il faudrait que les parties acceptent des exemptions au titre du traitement NPF dans le cadre de l'AGCS, que ces exemptions soient à leur tour jugées non libérales et, pour être maintenues, qu'elles soient périodiquement défendues.

Bien que le traitement NPF semble en l'état difficile à mettre en œuvre et à appliquer dans le secteur du transport aérien, la place particulière qu'occupe le transport aérien pourrait mener les négociateurs à mettre au point une solution novatrice. Il serait ainsi concevable de combiner les accords bilatéraux actuels avec un traitement NPF "conditionnel". L'Annexe sur les services de transport aérien devrait pour ce faire être complétée par une définition des "droits essentiels" et une clause imposant la réciprocité dans l'octroi des droits d'accès. Dans la pratique, tout Membre de l'OMC s'engagerait alors à appliquer son accord bilatéral le plus favorable à tous les autres Membres, pour autant que ceux-ci en fassent de même. Selon cette formule, l'engagement ne se concrétiserait qu'à l'égard des Membres qui offriraient en contrepartie les mêmes éléments.<sup>262</sup>

Cette formule novatrice présente l'avantage qu'un accord bilatéral libéral devient dès sa conclusion automatiquement applicable à tous ceux qui ouvrent l'accès à leur marché dans les mêmes proportions. Elle constitue un mode mesuré d'ouverture de l'accès au secteur aérien sous l'égide de l'OMC, mais pourrait dans la pratique être quelque peu compliquée à mettre en œuvre.

Il est sans doute raisonnable de souligner qu'une libéralisation placée sous le signe de l'AGCS pourrait se révéler être un changement trop ambitieux étant donné que le transport aérien est resté très longtemps très strictement réglementé et que les États ont toujours participé directement à la réglementation et à l'exploitation des services aériens. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un œil sur l'Annexe, extrêmement restrictive, relative aux services aériens arrêtée à la fin du Cycle d'Uruguay. Il pourrait donc, dans l'état actuel des choses, être prudent de se fixer des objectifs un peu plus modestes, mais sans doute plus prometteurs de réussite."

---

<sup>262</sup> Un exemple permet de mieux comprendre le fonctionnement du système. Les pays A et B ont conclu des accords de trafic aérien très libéraux, tandis que les pays A et C sont liés par un accord moins libéral. Selon le modèle proposé, le pays C pourrait bénéficier de la même liberté d'accès au marché du pays A que celle qui est accordée au pays B s'il (c'est-à-dire C) se porte au même niveau d'ouverture que le pays B. Le pays A pourrait quant à lui, dès que le pays C conclut un accord libéral avec un pays X, immédiatement se prévaloir de cet accord, de même que tous les autres pays, sur une base de réciprocité.

iv) *Évolutions au niveau national*

515. En dehors du maintien par l'Inde de sa politique d'ouverture déjà mentionnée à propos des débats de l'OACI, et de l'ouverture au capital étranger pouvant aller jusqu'à 49 pour cent pour les coentreprises dans le transport tout-cargo en Chine également évoquée plus haut, la presse spécialisée ne fait pas état d'évolutions particulières au niveau national.

516. Toutefois, ce silence pourrait être trompeur. Seuls des questionnaires adressés aux Membres comme suggéré par le paragraphe 9 du document S/C/W/270, ou des questionnaires adressés par l'OACI ou des organisations professionnelles telles que l'association TIACA ou l'IATA permettraient de dresser un état des lieux systématique.

517. On dispose cependant d'un tel état des lieux systématique dans un des domaines de fret aérien, celui de l'express, où la Global Express Association (GEA) a mis en ligne un inventaire très complet<sup>263</sup>, pays par pays, type de restriction par type de restriction. Le tableau 43 résume celles de ces restrictions qui peuvent avoir un effet sur les services aériens des expressistes.

---

<sup>263</sup> <http://www.global-express.org/flags.php>.

**Tableau 43**  
**Inventaire des restrictions ayant un impact sur les services aériens des expressistes selon la Global Express Association**

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Afrique du Sud								
Albanie								
Algérie	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Allemagne								X <sup>1</sup>
Andorre		X					X	X
Angola			sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Antigua-et-Barbuda					X			
Arabie saoudite	X <sup>2</sup>	X <sup>3</sup>	X <sup>4</sup>	X <sup>5</sup>	X <sup>6</sup>	X <sup>7</sup>	X <sup>8</sup>	X
Argentine	X <sup>9</sup>		X <sup>10</sup>	X <sup>11</sup>				
Arménie	X		X		X	X	X	
Australie					X <sup>12</sup>			
Autriche					X			
Bahamas		X <sup>13</sup>						
Bahreïn	X <sup>14</sup>							
Bangladesh	X <sup>15</sup>		X	X				
Barbade								
Bélarus	X				X	X	X	X

<sup>1</sup> Restriction sur les opérations en soirée dans plusieurs aéroports.

<sup>2</sup> Licence par les autorités postales.

<sup>3</sup> Sponsor local obligatoire.

<sup>4</sup> Tous les courtiers en douane et le personnel de dédouanement doivent être Saoudiens.

<sup>5</sup> 20 kg.

<sup>6</sup> Taxe de 15 pour cent des revenus bruts à payer aux autorités postales.

<sup>7</sup> Monopole du gouvernement sur l'assistance en escale.

<sup>8</sup> Couvre-feu sur les véhicules lourds.

<sup>9</sup> Obtention d'une licence d'opérateur postal nécessaire ainsi que d'une licence d'importation et d'exportation et d'un numéro d'agent de transport en douane.

<sup>10</sup> Obligation d'utiliser un courtier extérieur pour les expéditions de plus de 50 kg ou de plus de 1 000 dollars EU ou lorsque l'intervention ou la certification d'une agence gouvernementale est nécessaire.

<sup>11</sup> 50 kg, 1 000 dollars EU.

<sup>12</sup> Les compagnies exprès sont soumises à des taxes d'entrée basées sur les unités qui ne s'appliquent pas au courrier.

<sup>13</sup> Les investisseurs étrangers doivent s'associer à des partenaires locaux.

<sup>14</sup> Conditions restrictives d'obtention de licence.

<sup>15</sup> Conditions restrictives d'obtention de licence.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Belgique					X		X	X
Belize			X <sup>16</sup>					
Bénin								
Bermudes	X <sup>17</sup>	X <sup>18</sup>			X <sup>19</sup>			
Bhoutan								
Bolivie	X <sup>20</sup>		X <sup>21</sup>	X <sup>22</sup>	X <sup>23</sup>			
Bosnie-Herzégovine				X		X		
Brésil	X <sup>24</sup>			X	X			X
Brunéi Darussalam			X <sup>25</sup>					
Bulgarie	X				X <sup>26</sup>		X	
Burkina Faso								
Cambodge								
Cameroun	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Canada		X <sup>27</sup>		X <sup>28</sup>				
Chili								
Chine	X	X		X	X			
Chypre	X	X <sup>29</sup>						
Colombie	X <sup>30</sup>			X <sup>31</sup>				
Comores								

<sup>16</sup> Obligation d'utiliser un courtier local.

<sup>17</sup> Conditions restrictives d'obtention de licence.

<sup>18</sup> Les sociétés doivent être possédées à au moins 60 pour cent par des Bermudiens.

<sup>19</sup> Les Bermudes imposent une taxe de 1,75 dollar EU par colis qui n'est pas applicable à des colis postaux similaires.

<sup>20</sup> Conditions restrictives d'obtention de licence.

<sup>21</sup> Interdiction d'utiliser un courtier interne.

<sup>22</sup> 40 kg et 1 000 dollars EU.

<sup>23</sup> Certificat du Ministère des transports obligatoire, paiement annuel de 1 000 dollars EU aux postes boliviennes.

<sup>24</sup> Taxe et condition d'obtention des licences restrictives (nouvelle loi en cours d'examen).

<sup>25</sup> Toutes les cargaisons doivent être transférées à l'entrepôt international de fret aérien de Brunéi avant livraison.

<sup>26</sup> Les taxes sur les expéditions exprès ont un montant cinq fois supérieur à celui applicable aux envois postaux équivalents.

<sup>27</sup> Toutes les compagnies exprès doivent être basées au Canada afin d'obtenir les licences et certificats nécessaires.

<sup>28</sup> Les lettres urgentes ne peuvent être délivrées en exprès qu'à condition d'être facturées trois fois le tarif postal normal pour les lettres d'un poids de 50 g adressées au Canada; les expéditions de plus de 1 600 dollars canadiens ne sont pas éligibles à un traitement d'expédition exprès.

<sup>29</sup> Pour les pays non membre de l'Union européenne.

<sup>30</sup> Taxe restrictive, expansion récente du monopole postal.

<sup>31</sup> 20 kg et 1 000 dollars EU.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Costa Rica								
Côte d'Ivoire								
Croatie	X			X		X		
Cuba	X	X	X	X			X	
Danemark								
Djibouti	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Dominique								
Égypte	X <sup>32</sup>	X <sup>33</sup>		X <sup>34</sup>	X <sup>35</sup>			
El Salvador	X <sup>36</sup>							
Émirats arabes unis	X	X		X				X
Équateur				X				
Érythrée								
Espagne	X <sup>37</sup>		X <sup>38</sup>	X			X <sup>39</sup>	
Estonie								
États-Unis		X <sup>40</sup>			X <sup>41</sup>			
Éthiopie								
ex-République yougoslave de Macédoine	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Fidji		X <sup>42</sup>	X					
France			X		X		X	
Gabon								
Gambie								
Géorgie					X	X		
Ghana								

<sup>32</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxe spéciale.

<sup>33</sup> Partenaire ou manager égyptien obligatoire.

<sup>34</sup> 100 kg par envoi, et 30 kg par pièce.

<sup>35</sup> Exigence spécifique d'autorisation pour tous les opérateurs d'exprès.

<sup>36</sup> Taxe de 20 pour cent sur les recettes brutes des opérations internationales.

<sup>37</sup> Autorisation postale requise pour expédition jusqu'à 20 kg.

<sup>38</sup> Interdiction de sous-traiter certaines activités de transport.

<sup>39</sup> Plusieurs villes ont des restrictions de circulation dont l'opérateur postal est exempt.

<sup>40</sup> Les compagnies étrangères ne peuvent opérer des transports domestiques.

<sup>41</sup> Les compagnies étrangères doivent obtenir une licence de transitaire aérien étranger.

<sup>42</sup> Un partenaire ou un actionnaire local est obligatoire pour obtenir la licence de commissionnaire en douane.



Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Grèce	X			X <sup>43</sup>	X <sup>44</sup>			X <sup>45</sup>
Guatemala								
Guinée								
Guyana								
Haïti			sans objet	X <sup>46</sup>				
Honduras	X <sup>47</sup>			X <sup>48</sup>				
Hong Kong, Chine				X <sup>49</sup>				
Hongrie	X <sup>50</sup>							
Îles Cook	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Îles Salomon								
Inde		X <sup>51</sup>	X <sup>52</sup>	X <sup>53</sup>	X	X <sup>54</sup>		
Indonésie	X <sup>55</sup>	X <sup>56</sup>	X <sup>57</sup>	X <sup>58</sup>				
Iran, Rép. islamique d'	X <sup>59</sup>	X	X	X	X	X		X
Irlande	X <sup>60</sup>							X <sup>61</sup>
Islande								
Israël	X <sup>62</sup>						X	

<sup>43</sup> 20 kg par paquet.

<sup>44</sup> Frais d'"autorisation" postale basé sur les recettes brutes des opérateurs exprès.

<sup>45</sup> Les véhicules de livraison exprès sont sujets à des restrictions de circulation dont la poste est exemptée.

<sup>46</sup> 22 kg.

<sup>47</sup> Permis douanier obligatoire.

<sup>48</sup> 300 kg.

<sup>49</sup> Interdiction de transporter des lettres de moins de 2 kg.

<sup>50</sup> Taxe spéciale de 0,2 pour cent des recettes.

<sup>51</sup> Partenaire local obligatoire.

<sup>52</sup> La collecte et la livraison doivent être assurées par une entité à l'actionnariat local majoritaire.

<sup>53</sup> 1 000 dollars EU par expédition; échantillons commerciaux seulement, pas d'expédition commerciale; pas d'articles électroniques ou pharmaceutiques.

<sup>54</sup> Interdiction de l'auto-assistance en escale.

<sup>55</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>56</sup> Participation étrangère limitée à 49 pour cent.

<sup>57</sup> L'entreposage et les activités de commission en douane doivent être possédées par des acteurs locaux.

<sup>58</sup> Moins de 110 kg, moins de 274 cm de longueur et moins de 500 dollars EU.

<sup>59</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>60</sup> Taxe de 15 000 euros.

<sup>61</sup> L'opérateur postal est exempté de la TVA et reçoit un traitement douanier préférentiel.

<sup>62</sup> Taxe restrictive.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Italie	X <sup>63</sup>					X <sup>64</sup>		
Jamahiriya arabe libyenne		X		X <sup>65</sup>				
Jamaïque								
Japon							X <sup>66</sup>	
Jordanie	X	X						
Kazakhstan								
Kenya	X			X				
Kiribati	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Koweït	X <sup>67</sup>	X <sup>68</sup>						
Lesotho								
Lettonie	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Liban	X	X			X	X	X	
Libéria								
Liechtenstein				X <sup>69</sup>			X <sup>70</sup>	
Lituanie	X <sup>71</sup>							
Luxembourg	X <sup>72</sup>	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Madagascar	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Malaisie	X <sup>73</sup>	X <sup>74</sup>				X <sup>75</sup>		
Maldives	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Mali								

<sup>63</sup> Licence postale obligatoire et redevance à payer aux postes.

<sup>64</sup> Obligation d'utiliser des services locaux d'assistance en escale.

<sup>65</sup> 30 kg.

<sup>66</sup> Licence obligatoire du Ministère des transports pour les véhicules des opérateurs exprès, dont sont exemptés les véhicules des postes.

<sup>67</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>68</sup> Obligation d'opérer sous l'égide d'un sponsor local.

<sup>69</sup> Moins de 1 kg.

<sup>70</sup> Restrictions sur le stationnement et le mouvement de nuit des camions de plus de 3,5 tonnes dont l'opérateur postal est exempté.

<sup>71</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>72</sup> Obligation de communiquer des informations sur le taux de fret.

<sup>73</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxe spéciale de 4 000 dollars EU par an.

<sup>74</sup> Participation étrangère limitée à 49 pour cent.

<sup>75</sup> L'assistance en escale doit être assurée par une compagnie locale spécifique.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Malte	X <sup>76</sup>	X <sup>77</sup>			X <sup>78</sup>			
Maroc	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Maurice	X <sup>79</sup>							
Mexique		X <sup>80</sup>	X <sup>81</sup>			X		
Monaco	X <sup>82</sup>		X		X		X	
Myanmar								
Namibie								
Népal	X <sup>83</sup>	X <sup>84</sup>		X <sup>85</sup>	X			
Nicaragua	X		X	X			X	
Niger								
Nigéria	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Norvège						X <sup>86</sup>		
Nouvelle-Zélande			X <sup>87</sup>					
Oman	X	X <sup>88</sup>			X <sup>89</sup>			
Ouganda	X <sup>90</sup>				X <sup>91</sup>			
Ouzbékistan								
Pakistan	X <sup>92</sup>			X <sup>93</sup>	X <sup>94</sup>			

<sup>76</sup> Taxes et licences spéciales.

<sup>77</sup> Un actionnaire maltais est requis.

<sup>78</sup> Les compagnies exprès doivent payer la TVA sur les documents, ce dont l'opérateur postal est exempté.

<sup>79</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>80</sup> Seuls les opérateurs domestiques peuvent obtenir les licences requises pour que les camions puissent opérer sur les autoroutes.

<sup>81</sup> Courtier externe requis pour les expéditions de plus de 5 000 dollars EU.

<sup>82</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>83</sup> Licence, taxes spéciales.

<sup>84</sup> Obligation d'un partenaire local à hauteur de 25 pour cent.

<sup>85</sup> 35 kg, largeur 70 cm, hauteur 90 cm.

<sup>86</sup> Seules les compagnies aériennes dûment enregistrées peuvent faire les opérations préliminaires de dédouanement des cargaisons.

<sup>87</sup> Obligation de faire parvenir les données aux douanes néo-zélandaises via une tierce partie, ECN.

<sup>88</sup> Partenaire local obligatoire.

<sup>89</sup> Taxe de 10 pour cent dont l'opérateur postal est exempté.

<sup>90</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>91</sup> Licence d'un coût de 10 000 dollars EU.

<sup>92</sup> La licence doit être approuvée entre autres par les autorités postales.

<sup>93</sup> Lettre de moins de 100 g soumise à monopole.

<sup>94</sup> Pas de séparation des fonctions réglementaires et opérationnelles des autorités postales.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Panama	X <sup>95</sup>							
Papouasie-Nouvelle-Guinée								
Paraguay	X <sup>96</sup>	X <sup>97</sup>	X <sup>98</sup>					
Pays-Bas							X <sup>99</sup>	
Pérou				X <sup>100</sup>				
Philippines	X <sup>101</sup>	X <sup>102</sup>	X <sup>103</sup>				X <sup>104</sup>	
Pologne				X				
Portugal	X <sup>105</sup>							
Qatar	X <sup>106</sup>	X <sup>107</sup>	X <sup>108</sup>		X <sup>109</sup>	X <sup>110</sup>	X	
République arabe syrienne	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
République bolivarienne du Venezuela	X <sup>111</sup>	X		X <sup>112</sup>	X			
République centrafricaine	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
République de Corée	X <sup>113</sup>							

<sup>95</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxes spéciales.

<sup>96</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxes restrictives.

<sup>97</sup> Les filiales des compagnies étrangères sont soumises à des impôts qui ne s'appliquent pas aux compagnies locales.

<sup>98</sup> Restrictions sur l'usage de courtiers internes.

<sup>99</sup> Les restrictions au stationnement dans les zones commerciales et piétonnières ne s'appliquent pas à l'opérateur postal.

<sup>100</sup> 2 000 dollars EU, 50 kg.

<sup>101</sup> Deux licences requises par un seul ministère.

<sup>102</sup> Participation étrangère limitée à 40 pour cent.

<sup>103</sup> Dispense de l'obligation de passer par des entrepôts sous douane pour les entrepôts existants et possédés par les nationaux.

<sup>104</sup> Restrictions de circulation.

<sup>105</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>106</sup> Licence par la chambre de commerce.

<sup>107</sup> Partenaire local obligatoire.

<sup>108</sup> La gestion des opérations douanières doit être enregistrée par un Qatari.

<sup>109</sup> Impôt de 10 pour cent sur les recettes brutes.

<sup>110</sup> Seul Qatar Aviation Services est autorisé à utiliser l'équipement d'assistance en escale.

<sup>111</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxe restrictive.

<sup>112</sup> 2 000 dollars EU.

<sup>113</sup> Les candidats à une licence de courrier aérien doivent avoir un réseau mondial de plus de 50 pays.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
République démocratique du Congo								
République dominicaine								
République du Congo								
République kirghize	X <sup>114</sup>							
République tchèque				X				
République-Unie de Tanzanie								
Roumanie								
Royaume-Uni							X <sup>115</sup>	X <sup>116</sup>
Russie								
Saint-Vincent-et-les Grenadines								
Sainte-Lucie								
Sénégal								
Serbie-et-Monténégro							X	
Seychelles	X	X						
Sierra Leone								
Singapour			X			X <sup>117</sup>		
Slovaquie	X <sup>118</sup>				X			
Slovénie								
Sri Lanka	X <sup>119</sup>	X <sup>120</sup>		X <sup>121</sup>		X <sup>122</sup>		
Suède								

<sup>114</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences et taxes restrictives.

<sup>115</sup> Les compagnies exprès sont soumises à la TVA et à des restrictions de circulation dont les opérateurs postaux sont dispensés.

<sup>116</sup> Limitation sur les vols de nuit et taxe de circulation que les véhicules des compagnies exprès ne peuvent éviter.

<sup>117</sup> L'assistance en escale est réservée à deux compagnies locales.

<sup>118</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>119</sup> Restrictions par les autorités postales sur l'enregistrement de nouvelles compagnies exprès.

<sup>120</sup> Partenaire local obligatoire.

<sup>121</sup> Trente pièces par expédition.

<sup>122</sup> Monopole de Sri Lankan Airlines sur l'assistance en escale.

Pays	Restriction à l'entrée dans le secteur des livraisons exprès	Restrictions à l'investissement étranger lié aux services exprès	Obligations de recourir à ou restrictions sur l'usage des services locaux	Restrictions sur le poids, le prix, etc. des expéditions exprès	Conditions discriminatoires pour les licences ou impositions et taxes discriminatoires	Restrictions discriminatoires sur les créneaux horaires ou l'assistance en escale	Restrictions sur les opérations de transport et de livraison	Autres restrictions significatives
Suisse				X <sup>123</sup>			X <sup>124</sup>	
Suriname								
Tadjikistan	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Taipei chinois	X <sup>125</sup>	X <sup>126</sup>		X <sup>127</sup>	X			
Thaïlande	X <sup>128</sup>	X <sup>129</sup>	X <sup>130</sup>	X <sup>131</sup>	X	X <sup>132</sup>		
Trinité-et-Tobago					X		X	
Turkménistan	X	X <sup>133</sup>						
Turquie	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
Ukraine								
Uruguay	X	X <sup>134</sup>						
Yémen	X <sup>135</sup>		X			X <sup>136</sup>		
Zambie								
Zimbabwe								

Source: Global Express Association, 2007.

<sup>123</sup> Monopole sur les expéditions domestiques de moins de 1 kg.

<sup>124</sup> Les restrictions sur le stationnement et la circulation de nuit des camions de plus de 3,5 tonnes s'appliquent aux compagnies exprès mais pas à l'opérateur postal national.

<sup>125</sup> Multiples licences requises. Permis de transit aéroportuaire de 1 200 dollars EU.

<sup>126</sup> Les services domestiques d'express sont interdits aux compagnies étrangères.

<sup>127</sup> 70 kg.

<sup>128</sup> Conditions restrictives d'obtention des licences.

<sup>129</sup> Partenaire local obligatoire.

<sup>130</sup> Obligation d'utiliser des entrepôts détenus par des nationaux.

<sup>131</sup> Envoi de moins de 40 000 baht.

<sup>132</sup> L'assistance en escale doit être assistée par TAGS.

<sup>133</sup> Prohibition totale d'opération pour les opérateurs exprès.

<sup>134</sup> 20 kg.

<sup>135</sup> La licence obligatoire ne peut être obtenue que via un partenaire obligatoire.

<sup>136</sup> Les services d'assistance en escale doivent être assurés par le transporteur national.

v) *Travaux récents*

518. Par ailleurs, d'importants travaux économétriques ont été menés par deux chercheurs de la Banque interaméricaine de développement et de la Banque mondiale, MM. Micco et Serebrisky. Leur étude publiée en 2004 et intitulée "Infrastructure, Competition Regime and Air Transport Costs: Cross Country Evidence"<sup>264</sup> se penche sur le rôle de ces éléments dans la stimulation de la croissance du transport aérien et de la baisse de ses coûts. Se fondant sur le cas des États-Unis dans les années 90 où la part du transport aérien dans les importations est passée de 24 pour cent en 1990 à 35 pour cent en 2000, tandis que des accords de ciel ouvert libéralisant le transport de fret étaient conclus, l'étude estime que la politique d'infrastructure, la qualité réglementaire et le régime concurrentiel – au sens commercial du terme – ont de réels effets.

519. En reconstituant les taux de frais réels, en les pondérant par le volume des marchandises et en les corrélant à l'évolution du régime réglementaire, les auteurs parviennent à la conclusion que l'effet à long terme de la signature d'un accord de ciel ouvert est une baisse de 8 pour cent des coûts de transport aérien. De surcroît, des effets de court terme se font sentir quasi immédiatement (baisse des prix de 1 pour cent l'année de la signature de l'accord, et de 3 à 4 pour cent trois ans après). Par ailleurs, du fait de l'élasticité entre les coûts de transport et le commerce, estimée à 1,3 par une étude récente<sup>265</sup> un accord de ciel ouvert qui réduit les coûts de transport de 8 pour cent implique un accroissement du commerce d'environ 10 pour cent.

520. Dans un projet non publié<sup>266</sup> préparé pour la publication de la Banque mondiale "Perspectives économiques globales 2004", un chercheur de la Banque mondiale, M. Carsten Fink a analysé économétriquement les déterminants des taux de fret aérien sur la base d'un échantillon de 139 paires de villes dans l'hémisphère occidental. Ses conclusions sont les suivantes:

- "[...] la distance est le déterminant clé des taux de fret aérien, cela est certainement dû aux coûts du carburant et aux coûts de capital de l'opération d'un aéronef. Dans l'échantillon considéré une augmentation de 1 pour cent de la distance entre villes conduit à une augmentation de 0,72 pour cent des prix.
- Il y a d'importantes économies d'échelle dans le transport aérien. En moyenne, une augmentation de 10 pour cent des volumes de trafic entre deux villes conduit à une baisse légèrement supérieure à 1 pour cent des taux de fret. Au vu de l'importante variation des volumes de trafic, l'effet d'économie d'échelle peut être assez important et dans beaucoup de cas joue au détriment des nations les plus pauvres.
- La concurrence entre les compagnies aériennes exerce une pression à la baisse sur les taux de fret. Les routes sur lesquelles opèrent plus de deux compagnies aériennes de passagers ou sur lesquelles opèrent des transporteurs tout-cargo bénéficient en moyenne de prix moins élevés de 10,7 pour cent."

521. Bien que le premier facteur, la distance, échappe au contrôle des politiques publiques, les autorités aéronautiques peuvent influencer directement le troisième facteur, la concurrence, en libéralisant leur régime, et à travers cela, agir indirectement sur le second facteur, la croissance du volume et les économies d'échelle.

---

<sup>264</sup> World Bank Policy Research Working Paper No. 3355, disponible à l'adresse suivante: <http://ssrn.com/abstract=610399>.

<sup>265</sup> Clarke, Dollar, Micco "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade", National Bureau of Economic Research, document de travail 10353, 2004.

<sup>266</sup> Disponible sur demande auprès du Secrétariat de l'OMC.

b) Aspects réglementaires liés à la sécurité

522. Ces aspects ont déjà été largement traités dans la partie de la documentation relative aux aéroports (voir le document S/C/W/270, paragraphes 409 à 417, pages 133 à 136) toutefois les vols cargo et exprès présentent à cet égard quelques particularités.

523. La définition des règles pour les cargaisons transportées en soute a été plus rapide que celles applicables aux vols tout-cargo qui sont encore dans une large mesure provisoires ou en cours de développement. Depuis septembre 2001, aux États-Unis, toutes les marchandises en soute doivent soit émaner d'un "expéditeur connu", soit être systématiquement passées aux rayons X. L'administration chargée de la sécurité des transports (TSA) a par ailleurs renforcé une première fois les critères de la base de données professionnelle des expéditeurs connus qui avait été mise en place à la suite des attentats de Lockerbie puis de l'explosion d'un vol TWA. De plus, les colis postaux de plus de 450 grammes ont été interdits dans les soutes d'avions à passagers. Dans le cas de Northwest Airlines par exemple, cela s'est traduit par une diminution du volume domestique des cargaisons de 20 pour cent et pour l'ensemble des transporteurs de l'Air Transport Association des États-Unis par une diminution du volume de courrier de 67 pour cent.

524. Pour les vols tout-cargo, en avril 2004, après un long processus de consultation, l'administration douanière des États-Unis a commencé à appliquer ses nouvelles règles de manifeste anticipé ("Advanced Manifest Rules") largement inspirées des règles applicables au transport maritime, mais comprenant des délais adaptés aux transports aériens. Un message électronique contenant tous les détails concernant une expédition doit parvenir aux douanes quatre heures avant que le vol n'atteigne le territoire des États-Unis.

525. En novembre 2003, la TSA a produit une ébauche d'une approche à plusieurs niveaux combinant le programme des expéditeurs connus, le passage aux rayons X de toute cargaison n'émanant pas de ces expéditeurs connus, et un contrôle aléatoire de 10 pour cent des cargaisons. La Notice of Public Rule Making concernant ces règles a été reportée plusieurs fois.

526. Récemment, la TSA a reporté l'application de ses nouvelles règles de sécurité en matière de transport de fret à la mi-2007 afin de laisser aux acteurs de la chaîne de transport le temps de s'adapter. Ces nouvelles règles comprennent notamment des "évaluations des risques pour la sécurité" que les transporteurs doivent transmettre à la TSA, ainsi que des contrôles des antécédents et des accréditations pour certains employés. La base de données des 4 000 expéditeurs connus, actuellement gérée collectivement par l'industrie, va devenir centralisée et gouvernementale et 300 nouveaux inspecteurs seront postés dans 102 aéroports des États-Unis. Pour sa part, le Congrès discute encore de plusieurs projets de loi sur l'étendue du contrôle à imposer au fret voyageant en soute des avions passagers. La TSA a exprimé son opposition à une exigence de contrôle à 100 pour cent qu'elle juge "infaisable sans entraver le commerce et imposer des coûts déraisonnables au gouvernement" et préconise une approche à plusieurs niveaux avec des contrôles aléatoires et l'extension du concept d'expéditeur connu. L'industrie pour sa part évalue le coût d'un contrôle à 100 pour cent à 3,6 milliards de dollars EU sur dix ans.

527. Le Parlement européen examine un projet de règlement établissant des règles communes pour les contrôles de sécurité dans les aéroports et dans les aéronefs. D'après la presse spécialisée, d'autres pays comme le Canada, l'Indonésie et l'Afrique du Sud sont en train d'examiner des mesures pour renforcer les mesures de sécurité pour le fret.



c) Autres aspects réglementaires

528. La politique de la concurrence en matière de fret a connu une évolution importante dans la période sous examen, avec le lancement d'une enquête simultanée par l'unité antitrust du Ministère des transports des États-Unis et la Commission européenne sur des ententes illégales sur les surcharges de carburant et les assurances sur le fret. Cette enquête impliquerait plus de 20 transporteurs d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord (notamment Air France-KLM, British Airways, Lufthansa, Cargolux, United Airlines, Air Canada, Cathay Pacific, JAL, Singapore Airlines et Korean Air). L'enquête a été étendue aux transitaires aux États-Unis. Les autorités de concurrence de la République de Corée se sont également associées à l'enquête. Lufthansa a, en septembre 2006, demandé la clémence des autorités et fait une offre de règlement amiable de 85 millions de dollars EU pour mettre fin aux poursuites civiles. American et United Airlines ont fait de même, ainsi que tout récemment (mai 2007) British Airways.

**Annexe II**  
**Exemple de code ou accord distinct conclu au titre de l'AGCS,**  
**qui serait avantageux pour l'industrie du fret aérien**

Selon l'ouvrage de R.J. Fennes "Services de transport international  
de fret: réglementation économique et politique"  
("International Air Cargo Transport Services:  
Economic and Regulation and Policy")

**"I. CONTENU DE L'ARRANGEMENT**

1. L'actuelle Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS est un texte de compromis qui ne s'est pas révélé très efficace. La meilleure solution serait de réécrire entièrement l'annexe pour la remplacer par un texte plus précis et de portée plus large. Toutefois, dans le cadre de l'AGCS, ce serait un processus long à l'issue incertaine. Les pays qui souhaiteraient réaliser des progrès dans le domaine du fret aérien auraient peut-être intérêt à chercher à les obtenir dans un cadre distinct. Cela ne signifie pas qu'il faut éviter les discussions sur une nouvelle annexe, mais plutôt qu'en vue d'accomplir des progrès, il vaudrait mieux axer les efforts sur un accord plurilatéral distinct. Les négociations au titre de l'Annexe sur les services de transport aérien pourraient certainement se poursuivre pour les Parties à l'AGCS souhaitant avancer à un rythme plus lent.

2. Le code proposé n'est en fait rien d'autre qu'un arrangement plurilatéral sur le fret aérien qui peut soit être rédigé comme un véritable accord, soit devenir progressivement un accord international. Il représente un accord plurilatéral sur le fret aérien qui ne modifie en rien les accords bilatéraux et multilatéraux existant entre les signataires en matière de services de transport aérien, mais uniquement dans la mesure où ceux-ci s'appliquent au transport de passagers. Tous les éléments de ces accords qui ont trait au fret seraient remplacés par les dispositions du code proposé.

3. Il s'ensuivrait que dans le cadre des services mixtes passagers/fret, le fret serait libre, mais que la possibilité d'exploiter des fréquences, des routes, etc. dépendrait de l'accès aux marchés accordé pour les services de transport de passagers. En revanche, les services tout-cargo et les services auxiliaires en transport de fret bénéficieraient d'un accès complet aux marchés sans contraintes "indirectes" de ce type.

4. S'agissant des services de transport de passagers, les signataires du code proposé seraient donc libres de conclure des accords bilatéraux entre eux, dans la mesure où ils n'ont pas encore réglementé ces services soit en élargissant le code soit en renforçant les engagements pris au titre de l'AGCS.

5. D'autres pays pourraient accéder au code proposé. Mais certaines conditions devraient être remplies. D'abord, les candidats devront être Membres de l'OMC et, partant, signataires de l'AGCS. De plus, ils devront être Parties à la Convention de Chicago, sauf dans le cas de l'UE pour laquelle une disposition spécifique est prévue, qui pourrait s'appliquer à d'autres accords d'intégration régionale. Les candidats devront avoir pris un engagement substantiel au titre de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS. Ils devront aussi accepter la libéralisation progressive de l'ensemble des services de transport aérien et s'y employer. Enfin, ils devront accepter que le code proposé soit inclus à terme dans le cadre de l'AGCS. Ces conditions visent à s'assurer que les signataires adoptent une approche et une politique similaires sur le fond, ou qu'ils aient au moins des vues suffisamment proches pour réaliser des progrès à l'avenir.

## II. TEXTE DU CODE ANNOTÉ

### A. CODE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE FRET AÉRIEN<sup>267</sup>

Les Parties,

*Reconnaissant* l'importance grandissante du commerce des services de transport aérien international en général et des services de fret aérien en particulier pour la croissance et le développement de l'économie mondiale;

*Ayant l'intention* d'établir un cadre multilatéral de principes et de règles pour le commerce des services de transport aérien, en vue de l'expansion et du développement de ces services dans des conditions de transparence et de libéralisation progressive et comme moyen de promouvoir la croissance économique de tous les partenaires commerciaux et le développement des pays en développement;

*Désireuses*, par le biais de la libéralisation des services de transport de fret aérien, de prendre une première mesure importante dans le cadre du processus visant à élever progressivement les niveaux de libéralisation du commerce des services de transport aérien;

*Nonobstant* l'applicabilité d'accords bilatéraux sur les services aériens déjà très ouverts en vigueur entre les Parties et souhaitant compléter, étendre davantage et ouvrir intégralement ces accords en ce qui concerne les services de transport de fret aérien<sup>268</sup>;

*Reconnaissant* que les accords bilatéraux ouverts relatifs aux services aériens qui sont en vigueur entre les Parties le resteront dans la mesure où ils concernent les services de transport aérien de passagers; et *reconnaissant* que les services de fret aérien assurés en liaison ou en combinaison avec ces services de transport aérien de passagers seront visés par le présent accord;

*Étant Parties* à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>269</sup> et, dans le cas des Communautés européennes, leurs États membres étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944;

*Étant Parties* à l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, signé à Marrakech le 15 avril 1994<sup>270</sup>,

Conviennent de ce qui suit:

### B. ENGAGEMENTS DANS LA LISTE NATIONALE

Les Parties conviennent, s'agissant des services énumérés à l'article 3, paragraphes a), b) et c) de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services, de prendre des engagements complets en matière d'accès aux marchés et de traitement national dans leur

---

<sup>267</sup> Le préambule est adapté du Préambule de l'AGCS.

<sup>268</sup> Ce paragraphe reconnaît la conclusion tirée précédemment selon laquelle un accord de ce type ne peut être obtenu que par des États ayant des vues assez proches. De plus, ces États doivent déjà avoir des accords relativement ouverts en matière de transport aérien afin qu'un accord sur le fret soit acceptable étant donné la position concurrentielle des transporteurs mixtes.

<sup>269</sup> L'accord devrait être pleinement conforme à la Convention et il faudrait établir un lien clair entre la Convention et l'AGCS.

<sup>270</sup> Dans l'approche proposée, les signataires du présent accord devraient être signataires à la fois de la Convention et de l'AGCS/OMC. De plus, l'approche devrait tenir compte des zones d'intégration économique comme l'UE. Cela renforcera l'attrait de l'AGCS et permettra de souligner l'engagement politique fondamental des signataires en faveur d'une libéralisation progressive.

liste nationale, sans aucune réserve applicable, à l'exception des réserves concernant les engagements horizontaux relatifs au mouvement des personnes physiques.<sup>271</sup> S'agissant de l'article 3, paragraphes b) et c), les Parties seront autorisées à maintenir toute exemption qu'elles pourraient avoir prévue eu égard à l'article II de l'Accord général sur le commerce des services.

## C. ENGAGEMENTS À L'ÉGARD DES SIGNATAIRES

S'agissant des services de fret aérien assurés par des prestataires de services qui ne sont pas visés par la Partie C du présent code, les Parties conviennent de s'accorder mutuellement l'accès aux marchés et le traitement national sans restriction, conformément aux dispositions de l'Accord général sur le commerce des services.<sup>272</sup> De plus, les Parties entreprennent d'accorder à ces prestataires de services un traitement non moins favorable que celui qu'elles accordent aux compagnies aériennes et aux prestataires de services de fret aérien dans le cadre de la Partie C.

## D. ACCORD SUR LES SERVICES DE FRET AÉRIEN

### 1. Dispositions générales

Conformément à l'article 2 de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord et sans préjudice des engagements pris par les Parties dans leurs listes nationales respectives au titre de l'Accord, les Parties sont convenues du présent Accord sur les services de transport de fret aérien. Les Parties sont également convenues de poursuivre les discussions sur l'inclusion à terme du présent Accord sur les services de transport de fret aérien dans l'Accord général sur le commerce des services.

Les Parties conviennent que le présent Accord sur les services de transport de fret aérien ne réduira ni n'affectera les obligations d'une Partie à l'égard d'une autre Partie signataire dudit accord qui découlent d'accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport aérien de passagers, mais uniquement dans la mesure où ces obligations s'appliquent au transport aérien de passagers.<sup>273</sup>

Les Parties conviennent de se réunir tous les deux ans pour examiner l'élargissement de l'Accord sur les services de fret aérien afin d'y inclure les services de transport aérien de passagers ou de convenir d'un texte distinct en vue d'un accord sur les services de transport aérien de passagers. De plus, les Parties envisageront l'inclusion totale ou partielle du présent accord en tant qu'engagement dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services.

Le texte du présent Accord sur les services de transport de fret aérien est ainsi libellé:

---

<sup>271</sup> Ainsi, la plupart des réserves concernant les engagements horizontaux, à savoir les réserves applicables à tous les services, sont également levées. Il faudra exclure les réserves concernant le mouvement des personnes physiques parce que la plupart des pays n'accepteraient pas une ouverture illimitée de ce type dans un avenir proche. Les réserves sont strictement limitées aux réserves concernant les engagements horizontaux; ainsi, seules les mesures d'application générale peuvent rester inchangées.

<sup>272</sup> Cette disposition vise à prévoir un engagement complet pour tous les services de fret aérien qui ne sont pas assurés par des transporteurs aériens afin que tous les prestataires de services de fret aérien puissent être en concurrence sur le marché ouvert créé par le Code. Mais son applicabilité ne concerne que les signataires du code, du moins à ce stade.

<sup>273</sup> Cela signifie que le contenu de tout accord sur le transport aérien est inchangé, sauf si et dans la mesure où il concerne les services de fret aérien.

## 2. Articles de l'Accord sur les services de transport de fret aérien

Article premier

### Octroi de droits<sup>274</sup>

1. Chaque Partie jouira des droits ci-après<sup>275</sup> pour assurer les services de transport de fret aérien international:

- a) droit de survoler le territoire d'une autre Partie sans atterrir;
- b) droit de faire des escales non commerciales sur le territoire d'une autre Partie;
- c) droit d'embarquer et de débarquer du fret à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie;
- d) droits précisés par ailleurs dans le présent accord.

2. Nonobstant le paragraphe 1, une Partie ne sera pas tenue d'autoriser l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par une compagnie aérienne désignée d'une autre Partie, à moins que ces droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement d'un service au départ du territoire d'une autre Partie, ou le préliminaire d'un service à destination du territoire d'une autre Partie.<sup>276</sup>

3. Aux fins du transport de fret par voie aérienne, la compagnie aérienne désignée par une Partie aura le droit d'exploiter toute route ouverte<sup>277</sup> au transport aérien international et de desservir tout aéroport ouvert au transport aérien international, sans limitation géographique ou directionnelle, pourra exploiter ces routes dans les deux directions, et pourra supprimer ou rajouter des escales sur des routes ou prévoir des escales dans n'importe quel ordre, à moins que le présent accord n'en dispose autrement de manière expresse. Ces routes seront exploitées conformément aux dispositions du présent accord.<sup>278</sup>

4. La compagnie aérienne désignée par une Partie aura le droit d'exploiter tout type d'aéronef agréé pour le transport de fret seul ou combiné avec un transport de passagers, et suivant n'importe quelle configuration, à moins que le présent accord n'en dispose autrement de manière expresse.

5. Les droits visés dans le présent accord ne s'appliqueront pas aux routes et/ou aéroports utilisés à des fins militaires à l'exclusion de tout service aérien international. Dans les zones de combats ou d'occupation militaire, en temps de guerre et en situation d'urgence nationale déclarée, l'exercice de

---

<sup>274</sup> Cet article se fonde pour l'essentiel sur l'article I, section 1, de l'Accord relatif au transport aérien international figurant dans la Convention de Chicago.

<sup>275</sup> Les droits sont accordés aux Parties, pas aux compagnies aériennes. Cela s'inspire beaucoup du régime bilatéral. L'expression "compagnies aériennes" est utilisée parce que c'est l'expression en usage dans la plupart des accords bilatéraux aujourd'hui. Mais on pourrait également utiliser d'autres expressions comme celle de "transporteurs aériens".

<sup>276</sup> Cela signifie l'inclusion du cabotage dit consécutif, au sens du Règlement (CE) n° 2408/92 (article 3 (2)).

<sup>277</sup> On entend par "ouvertes" les routes utilisables par tout le trafic international du fait des dispositions non discriminatoires concernant la navigation, les techniques et les infrastructures.

<sup>278</sup> Normalement, dans les accords bilatéraux, les itinéraires sont décrits dans l'annexe. Comme le présent accord plurilatéral vise à libéraliser entièrement les services de fret aérien en ne prévoyant que des exemptions spécifiques, son annexe doit seulement décrire ces exemptions sans déterminer les routes. Les routes sont ouvertes et les droits de trafic peuvent être limités. C'est pourquoi en la matière, il est proposé de s'écarter de l'approche habituelle. Mais une description type des routes est aussi possible si l'on juge que cela est préférable.

ces droits sera subordonné à l'approbation des autorités nationales compétentes de la ou des Partie(s) intéressée(s).<sup>279</sup>

## Article 2

### **Désignation et autorisation**<sup>280</sup>

1. Chaque Partie aura le droit de désigner un nombre quelconque de compagnies aériennes en vue de l'exploitation de services de fret aérien international en vertu du présent accord, et de retirer ou de modifier ces désignations. Elle communiquera par écrit ces désignations à toutes les Parties par les voies diplomatiques ou par tout autre moyen dont elle aura convenu avec les autres Parties.<sup>281</sup>
2. À la réception de la notification de la désignation, les autorités compétentes de chaque Partie accorderont sans délais à la compagnie aérienne ainsi désignée par une Partie les autorisations d'exploitation ou les permis applicables en réduisant au minimum la durée des formalités administratives.
3. À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, la compagnie aérienne désignée pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, pour autant que les dispositions du présent accord soient respectées.
4. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer, de limiter ou de subordonner à certaines conditions les autorisations mentionnées plus haut, en ce qui concerne la compagnie aérienne désignée par une autre Partie, mais seulement:
  - a) lorsqu'elle n'est pas certaine que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne désignée reviennent à des ressortissants d'une ou de plusieurs Parties au présent accord<sup>282</sup>;

---

<sup>279</sup> Cette clause est adaptée de l'article I, section 1, paragraphe 5, troisième disposition de l'ATA. Pour l'auteur, un véritable accord plurilatéral doit définir le plus strictement possible les circonstances particulières qui pourraient imposer une suspension des droits de l'accord.

<sup>280</sup> Pour suivre le plus possible l'approche retenue dans les accords bilatéraux, la notion de "désignation" a été gardée dans la présente proposition. Une autre approche serait possible, comme celle de l'ATA, où aucune désignation n'est requise, même si les autorisations d'exploitation peuvent être refusées aux compagnies aériennes si les conditions tenant à la propriété et au contrôle ne sont pas remplies. Toutefois, à l'article I, section 1, de l'ATA, le droit d'embarquer des marchandises est lié à "l'État dont l'aéronef possède la nationalité". Lorsque davantage d'États deviennent parties à un accord de ce type, il pourrait être judicieux de suivre l'approche retenue dans l'ATA pour éviter une bureaucratie trop lourde.

La désignation ouverte et son application flexible sont particulièrement importantes pour les pays en développement. De nombreux pays n'ont pas de transporteurs de fret internationaux solides et viables, mais ont intérêt à ce que des transporteurs de ce type exercent leurs activités à destination et à partir de leur territoire. Si un pays peut autoriser des transporteurs de marchandises d'autres pays à fonctionner en utilisant ses droits de trafic, sa position économique serait renforcée et l'accord aurait davantage d'attrait.

L'approche ne fait pas de distinction entre services réguliers et non réguliers (charters). Pour que le marché soit vraiment ouvert et concurrentiel, l'approche du marché intérieur de l'UE, qui n'opère aucune distinction quelle qu'elle soit, offre la meilleure solution.

<sup>281</sup> Pour les paragraphes 1 et 2, voir l'article 2 de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995.

<sup>282</sup> Une première tentative est faite pour abandonner progressivement les conditions habituelles relatives à la propriété et au contrôle. Il ne s'agit que d'un exemple, mais il se fonde sur un accord international qui existe déjà. Voir l'article I, section 6, de l'ATA, qui suit également cette approche. L'accession au présent accord rend la propriété et le contrôle peu à peu obsolètes. À terme, il pourrait exister de véritables entreprises internationales de fret aérien. Il importe de noter que dans le cadre de l'approche proposée, une même compagnie aérienne peut être désignée par plus d'une Partie.

- b) lorsque la compagnie aérienne désignée ne remplit pas les conditions prévues par les lois et règlements que la Partie examinant la demande applique habituellement au transport aérien, pour autant que ces lois et règlements n'entrent pas en conflit avec le présent accord et soient conformes à la Convention;
- c) lorsque la compagnie aérienne ne possède pas de licence d'exploitation et de certificat de transporteur aérien valides délivrés par la Partie qui désigne la compagnie aérienne<sup>283</sup>;
- d) lorsque la compagnie aérienne désignée ne respecte pas, de toute autre manière, les conditions prévues dans le présent accord dans l'exercice de ses activités.

À moins qu'une action immédiate ne soit essentielle pour des raisons de sûreté ou de sécurité, ou pour prévenir d'autres contraventions aux lois et règlements mentionnés plus haut, les droits énumérés au paragraphe 4 du présent article ne s'exerceront qu'après consultation avec la Partie qui désigne la compagnie aérienne.<sup>284</sup>

### Article 3

#### **Souplesse opérationnelle**<sup>285</sup>

Pour les activités et les droits mentionnés à l'article 1, chaque compagnie aérienne désignée peut, si elle le juge utile:

- a) changer d'aéronef sur le territoire de toute autre Partie ou à tout point situé sur les routes spécifiées, sans restriction quant au type ou au nombre d'aéronefs exploités;
- b) utiliser son propre équipement et de l'équipement de location, quels que soient le type ou la forme de l'accord de location et exercer ses activités dans le cadre d'arrangements commerciaux (y compris – mais de manière non limitative – d'accords de réservation de capacités<sup>286</sup>, de partage de codes et d'interlignes) conclus avec une autre compagnie aérienne désignée<sup>287</sup>;

---

<sup>283</sup> Cette proposition va dans le sens du Règlement (CE) de la Communauté n° 2407/92 du 23 juillet 1992. Elle doit être lue conjointement avec l'article 7 sur la sécurité. L'idée est qu'une Partie qui désigne une compagnie aérienne doit donner suffisamment de garanties concernant la capacité financière de la compagnie et sa sûreté opérationnelle. Cette approche vise à s'assurer que la partie désignatrice assume une responsabilité et ne désigne pas une compagnie aérienne négligemment. Selon toute probabilité, cette approche signifierait qu'un certain nombre de signataires devraient modifier leur réglementation nationale sur ce point, par exemple en matière d'immatriculation et de propriété.

Il convient de noter qu'une approche encore plus souple serait possible si la nécessité de "désigner la responsabilité" n'était pas ressentie comme impérieuse. Dans ce cas, il suffirait que la compagnie aérienne possède une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien en cours de validité délivrés par l'une des Parties à l'accord.

<sup>284</sup> Les paragraphes b) et c) et la dernière phrase sont des clauses types des accords bilatéraux des Pays-Bas. Mais de nombreuses autres formulations sont possibles.

<sup>285</sup> L'article relatif à la souplesse opérationnelle s'inspire essentiellement de l'article sur le changement d'aéronef (ou rupture de charge) qui figure dans l'accord bilatéral États-Unis/Pays-Bas de 1992 et l'accord bilatéral États-Unis/Canada de 1995; il est adapté pour incorporer le Règlement (CE) n° 2407/92, notamment en ce qui concerne la location d'aéronefs.

<sup>286</sup> Voir l'article 8 du Règlement (CE) n° 2407/92, qui n'impose plus la possession d'aéronefs aux transporteurs aériens de la Communauté.

<sup>287</sup> La coopération commerciale se limite donc aux compagnies aériennes désignées des parties contractantes. Il est vrai que cela pourrait aussi constituer une limite importante, qui peut ne pas figurer dans l'accord si on le souhaite. Elle a été insérée pour encourager l'accession au présent accord plurilatéral. Cette

- c) dans le cas de la location, l'aéronef loué sera immatriculé dans une Partie conformément au chapitre II de la Convention. L'aéronef loué et, dans le cas d'une location avec équipage ou d'arrangements similaires, son équipage et son personnel rempliront les conditions et prescriptions énoncées à l'article 7 du présent accord<sup>288</sup>;
- d) les accords et arrangements commerciaux conclus avec d'autres compagnies aériennes désignées rempliront les conditions et prescriptions énoncées à l'article 6;
- e) utiliser des numéros de vol différents ou identiques en cas de modification de l'exploitation de l'aéronef;
- f) positionner des aéronefs sur le territoire de toute partie dans les aéroports de son choix;
- g) utiliser d'autres modes de transport du fret pour l'ensemble des routes spécifiées, ou pour une ou plusieurs d'entre elles, conformément aux dispositions du présent accord.

#### Article 4

##### **Tarifs de fret**<sup>289</sup>

1. Chaque Partie autorisera les compagnies aériennes désignées à fixer les tarifs de fret, y compris pour le transport intermodal et les services auxiliaires, en se fondant sur des considérations commerciales liées au marché.<sup>290</sup> Les Parties interviendront uniquement:

- a) pour prévenir les tarifs ou pratiques exagérément discriminatoires;
- b) pour protéger les consommateurs et les expéditeurs de tarifs excessivement élevés ou restrictifs, ou autrement prédateurs en raison d'un abus de position dominante sur le marché ou d'un accord qui vise à limiter la concurrence ou contrevient d'une autre manière aux lois applicables sur la concurrence<sup>291</sup>;
- c) pour protéger les compagnies aériennes de tarifs artificiellement bas du fait de subventions ou d'un soutien, direct ou indirect, des pouvoirs publics.

2. Chaque Partie pourra, sans discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des compagnies aériennes désignées, exiger la notification à ses autorités aéronautiques des tarifs que les compagnies aériennes désignées des autres Parties pratiqueront en direction ou à partir de son

---

approche peut entraîner des problèmes s'il existe un accord bilatéral qui autorise des accords de coopération plus libéraux. Dans ce cas, dans le cadre de cette approche, ces possibilités supplémentaires sont supprimées par le présent accord. On a procédé ainsi pour obtenir une uniformité, mais les Parties pourraient adapter l'accord plurilatéral afin de laisser inchangés les droits plus larges.

<sup>288</sup> Pour les transporteurs aériens de fret, la location est très importante. La clause proposée vise à répondre à certaines préoccupations de sécurité afin que le plus grand nombre de pays possible puissent accepter la location. La formulation "arrangements similaires" vise les pays qui assimilent la location de l'équipage au sous-affrètement.

<sup>289</sup> Cet article se fonde sur les clauses tarifaires proposées dans l'accord multilatéral examiné par les Pays-Bas et les États-Unis en 1980, les travaux préliminaires réalisés pour l'accord "ciel ouvert" entre les Pays-Bas et les États-Unis, la clause applicable de l'accord bilatéral sur les services aériens États-Unis/Pays-Bas de 1957 et l'accord bilatéral provisoire États-Unis/Allemagne de mai 1994.

<sup>290</sup> Voir l'article 11 du Mémoire d'accord États-Unis/Pays-Bas de 1987.

<sup>291</sup> Cette approche vise à incorporer les principaux motifs d'intervention prévus par les lois sur la concurrence des États-Unis et de l'UE. La description serait plus ou moins détaillée selon l'État participant.



territoire.<sup>292</sup> Le tarif proposé par la compagnie aérienne désignée entrera en vigueur à la réception de la notification.<sup>293</sup>

3. Si une Partie n'est pas satisfaite d'un tarif proposé ou pratiqué
  - a) par une compagnie aérienne désignée pour le fret aérien, y compris le transport intermodal à un tarif direct unique entre le territoire de la Partie en question et le territoire d'une autre Partie et/ou d'un pays tiers, ou
  - b) par une compagnie aérienne qu'elle a désignée pour le fret aérien, y compris le transport intermodal à un tarif direct unique, entre le territoire d'autres Parties et/ou d'un pays tiers,

elle le notifiera par écrit à ces Parties, à la Partie qui désigne la compagnie aérienne et à la compagnie aérienne intéressée. La notification mentionnera les raisons pour lesquelles la Partie considère que ce tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article. Dans les dix jours qui suivent la notification, des exemplaires en seront envoyés à toutes les Parties. Les Parties recevant l'avis en accuseront réception et indiqueront si elles sont d'accord ou non, dans les dix jours qui suivent sa réception. Si toutes les Parties notifiées conviennent que le tarif en question est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elles prendront les dispositions voulues pour remédier à la situation. Si toutes ne sont pas d'accord, le tarif pourra entrer en vigueur ou le rester.

Si une Partie n'est toujours pas satisfaite d'un tarif proposé ou pratiqué par une compagnie aérienne désignée, elle pourra soumettre la question à l'arbitrage, conformément à la Partie D.<sup>294</sup>

4. Aucune Partie n'imposera l'approbation ou la notification des tarifs proposés ou pratiqués par des prestataires indirects de transport de fret aérien entre les territoires des Parties.<sup>295</sup>

## Article 5

### **Possibilités commerciales**

1. Chaque compagnie aérienne désignée pourra établir librement, sur le territoire de toute Partie, des bureaux pour promouvoir et vendre des services de transport de fret aérien, ainsi que l'ensemble des installations voulues pour assurer les services de fret aérien et les services auxiliaires, y compris - mais de manière non limitative - les services de transitaire, les centres de services du fret, l'entreposage, les services d'agences, la consolidation, l'expédition et le transport intermodal.<sup>296</sup>

2. Chaque compagnie aérienne désignée pourra, sur le territoire de toute Partie, procéder directement, et, si elle le souhaite, par le biais de ses agents ou d'agents agréés, à la vente, à la commercialisation et à la promotion des services de fret aérien et des services auxiliaires, y compris

<sup>292</sup> Cette clause et son approche s'inspirent de l'article 5 du Règlement (CE) n° 2409/92.

<sup>293</sup> Voir l'article 4 D de l'accord bilatéral provisoire États-Unis/Allemagne du 24 mai 1994.

<sup>294</sup> La procédure proposée est la plus brève possible, conformément à l'approche d'ouverture du marché. Les motifs d'incompatibilité d'un tarif avec le présent accord sont limités et clairement déterminés. Ils peuvent bien sûr être à l'origine de points de vue qui diffèrent, mais il est probable que dans les cas extrêmes – et le système n'est conçu que pour les cas extrêmes – les Parties intéressées se mettront d'accord. Aucune disposition sur la consultation n'est incluse. Les Parties peuvent recourir à l'article général sur les consultations, mais comme les tarifs évoluent constamment, les procédures longues seront inefficaces. Pour les questions concernant les principes ou l'interprétation de l'article, l'arbitrage sera la meilleure solution.

<sup>295</sup> Voir l'article 4 E de l'accord bilatéral États-Unis/Allemagne du 24 mai 1994.

<sup>296</sup> Inspiré de l'accord bilatéral type des Pays-Bas.

- mais de manière non limitative - les services de transitaire, les centres de services de fret, l'entreposage, les services d'agences, la consolidation, l'expédition et le transport intermodal.<sup>297</sup>

3. Les Parties n'interdiront pas à une compagnie aérienne désignée d'émettre et d'utiliser ses propres lettres de transport aérien, ni d'émettre et d'utiliser des lettres de transport aérien pour le compte d'autres compagnies aériennes désignées et transporteurs aériens indirects si elle y est autorisée, et n'imposeront pas de restrictions en la matière. Les Parties ne limiteront ni n'interdiront pas non plus l'utilisation, par une compagnie aérienne désignée, de numéros de vol ou de codes indicatifs<sup>298</sup> propres ou partagés pour le fret aérien ou le transport intermodal au titre du présent accord. Enfin, les Parties ne limiteront ni n'interdiront l'utilisation, par une compagnie aérienne désignée, d'une marque ou d'une image visuelle dont elle peut faire usage en vertu du droit national et international applicable.<sup>299</sup>

4. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit d'assurer des services d'escale aéroportuaire pour le fret ou de recourir à un fournisseur ou agent agréé pour la prestation de services d'escale. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit d'assurer ses propres services en piste pour le fret et d'assurer ce type de services pour le compte d'autres compagnies aériennes désignées au titre du présent accord. Des restrictions à la prestation de services dans l'aérogare ou en piste ne seront autorisées que pour des questions de sécurité ou en raison de problèmes d'infrastructure, et s'appliqueront de manière équitable et non discriminatoire. Les compagnies aériennes désignées auront le droit de recourir à un fournisseur ou agent agréé pour la prestation de services d'assurance en escale.

Chaque Partie intéressée fera tout son possible pour s'assurer que les compagnies aériennes désignées bénéficient d'un traitement équitable et non discriminatoire de la part des prestataires de services d'escale dans les aéroports.<sup>300</sup>

---

<sup>297</sup> Les paragraphes 1 et 2 se complètent, le paragraphe 1 donnant le droit d'établir une présence commerciale et le paragraphe 2 le droit de procéder à la vente et à la commercialisation effectives. Il est très difficile, voire impossible, de faire une description exhaustive de l'ensemble des possibilités et services, car le secteur tend constamment à en créer de nouveaux. Mais la formulation proposée est assez large et devrait englober nombre d'arrangements contractuels nouveaux. Par exemple, elle englobe le franchisage.

<sup>298</sup> L'Association du transport aérien international (IATA) attribue des codes indicatifs en vertu de la Résolution IATA 762; voir IATA JPSC/14 PSC 15 cité dans J.E. de Groot, *Code-sharing*, Air and Space Law, vol. XIX, 2 (avril 1994), page 62.

<sup>299</sup> Il s'agit d'une clause nouvelle qui vise à tenir compte des nombreuses apparences et identités des transporteurs aériens de fret aujourd'hui. Elle doit permettre aux compagnies aériennes désignées d'exercer leurs activités dans les mêmes conditions que les autres prestataires de services de fret qui ne sont pas nécessairement liés à un nom ou une identité.

<sup>300</sup> En gros, on distingue deux types de services d'escale. Les services concernant le "côté piste" constituent le premier type; il s'agit de la présence physique autour de l'aéronef sur le tarmac de l'aéroport, qui doit permettre d'assurer le chargement, la maintenance et les services techniques. Souvent, voire la plupart du temps, ce type de services d'escale fait l'objet de restrictions pour des questions de sécurité et d'infrastructure, ce qui peut être tout à fait logique et acceptable. Toutefois, ces questions ne doivent pas être mises en avant pour limiter les possibilités commerciales. Par conséquent, l'article vise à assurer un traitement non discriminatoire.

Les services dans l'aérogare constituent le second type de services d'escale. Il s'agit de la possibilité de réceptionner et d'expédier des marchandises, d'accomplir des tâches administratives et de palettiser les marchandises. Là aussi, les limitations sont peut-être inévitables. Les limitations fondées sur des questions de sécurité sont acceptables à titre exceptionnel. Dans certains cas, elles peuvent également être nécessaires, par exemple pour des questions d'infrastructure.

Il est à noter qu'en principe, l'approche relative aux services d'escale permet l'assistance tierce, bien que celle-ci soit réservée aux compagnies aériennes désignées dans le cadre du présent accord. Cette limite vise à rendre l'accord plus intéressant (ou à faire davantage pression) afin que les pays y adhèrent. Mais c'est aux pays de choisir cette approche. Il serait également possible d'inclure l'assistance tierce de façon plus générale, par exemple sur une base non discriminatoire.

5. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes désignées seront autorisées, sans restriction, à utiliser, en liaison avec les services de fret aérien international<sup>301</sup>, ou en lieu et place de ces services, tout moyen de transport terrestre de fret à destination ou en provenance de points situés sur le territoire des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tous les aéroports équipés d'installations douanières et, s'il y a lieu, le droit de transporter des marchandises en douane aux termes des lois et règlements applicables. Les marchandises considérées, qu'elles soient transportées par voie aérienne ou terrestre, auront accès, pendant les heures ouvrables normales, aux installations douanières des aéroports qui en sont équipés. Les compagnies aériennes désignées pourront décider d'assurer leur propre transport terrestre ou de conclure des ententes à cet effet avec des transporteurs terrestres, y compris des transports terrestres exploités par d'autres transporteurs aériens et des fournisseurs indirects de services de fret aérien. De tels services de transport intermodal de fret pourront être offerts à un tarif direct unique pour le transport aérien et terrestre combiné, et être assurés en vertu d'une seule lettre de transport aérien, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur au sujet des faits concernant ce transport.<sup>302</sup>

6. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie auront le droit, conformément aux lois et règlements de la Partie intéressée régissant l'entrée, la résidence et l'emploi sur son territoire, de faire venir et de maintenir en poste, sur le territoire de toute autre Partie, le personnel des secteurs de la gestion, des ventes, de la commercialisation et des opérations, ainsi que le personnel des services techniques et les autres employés spécialisés qui sont nécessaires pour offrir des services de fret aérien.<sup>303</sup>

7. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit de convertir et de remettre à un pays Partie au présent accord, sur demande, les fonds obtenus dans le cours normal de ses activités. La conversion et la remise des fonds ne pourront être assujetties à quelque restriction ou taxe; elles devront être autorisées sans délai, aux taux de change applicables aux opérations et remises courantes sur le marché des devises le jour où la compagnie aérienne désignée présentera sa demande initiale de remise, et elles ne pourront être assujetties à d'autres frais que les frais d'administration habituels perçus par les banques pour de telles opérations.<sup>304</sup>

8. S'agissant de l'assignation, de l'attribution, de l'utilisation et de la disponibilité de créneaux d'aéroport ou d'aires de trafic, chaque Partie s'assurera que les règles y afférentes sont appliquées et mises en œuvre de manière équitable et non discriminatoire, par elle-même ou par les autorités aéroportuaires intéressées.<sup>305</sup>

---

<sup>301</sup> Une autre option serait d'autoriser uniquement le transport routier ou maritime afférent au fret aérien. À cet égard, on pourrait attribuer à la lettre de transport aérien une valeur probante plus grande.

<sup>302</sup> Cette clause, qui se fonde sur l'article 10*bis* de l'accord bilatéral relatif aux services aériens États-Unis/Pays-Bas du 3 avril 1957 tel que modifié le 29 janvier 1992, est conforme à la définition de "ciel ouvert" donnée par le gouvernement américain ainsi qu'à l'article 6, annexe I, de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995.

<sup>303</sup> Inspiré de l'article 10 de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995. Il existe de nombreuses autres possibilités, mais celle-ci couvre ce qui est généralement acceptable.

<sup>304</sup> Inspiré de l'article 10 de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995.

<sup>305</sup> Parfois, le fait de pouvoir disposer du bon créneau est vital pour l'opération de fret. C'est le cas du service express pour lequel il importe d'assurer la correspondance suivante dans un délai aussi bref que possible. C'est aussi le cas des entreprises spécialisées dans le transport de marchandises telles que les denrées périssables et les fleurs, qui doivent livrer ou porter les marchandises afin qu'elles puissent être mises sur le marché en temps voulu (par exemple les marchés du matin dans les villes ou les ventes aux enchères). Ainsi, la nécessité d'assurer la disponibilité de créneaux et d'aires de trafic de manière non discriminatoire a une raison d'être évidente.

Article 6

**Concurrence loyale**<sup>306</sup>

1. Les compagnies aériennes désignées de toutes les Parties auront des possibilités justes et égales d'entrer en concurrence pour la prestation des services visés par le présent accord.
2. Chaque Partie prendra toutes les mesures voulues relevant de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou les pratiques de concurrence déloyale qui ont des effets négatifs sur la position concurrentielle des compagnies aériennes désignées des autres Parties.
3. Aucune Partie ne limitera, restreindra ou soumettra unilatéralement à conditions les droits figurant dans le présent accord en ce qui concerne le volume du trafic de fret, le type de trafic de fret, la capacité, la fréquence ou la régularité du service, ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées des autres Parties sauf si cela est nécessaire aux fins des douanes ou pour des raisons d'ordre technique, opérationnel, de sûreté, de sécurité ou d'environnement, dans des conditions uniformes appliquées de manière non discriminatoire et conformément à l'article 15 de la Convention.
4. Les autorités chargées de la concurrence et les autorités chargées du transport aérien des Parties se consulteront régulièrement pour empêcher que les lois nationales applicables en matière de concurrence n'entrent en conflit en ce qui concerne les services régis par le présent accord. Chaque fois que possible, elles s'efforceront d'harmoniser ces lois, de coordonner leurs politiques pour les mettre en œuvre et de se consulter sur les mesures spécifiques prises en vertu de ces lois lorsque des questions concernant l'application du présent accord sont en jeu.
5. Les compagnies aériennes désignées auront le droit de conclure des accords ou des arrangements commerciaux, y compris – mais de manière non limitative – des accords de réservation de capacités, des accords de franchisage, des accords de partage de codes, des accords de location et des accords de transport multimodal et intermodal avec toute compagnie aérienne désignée ou tout transporteur aérien indirect agréé par une Partie pour opérer à destination ou en provenance de son territoire, via ou sur son territoire, afin d'assurer le fret, les services auxiliaires et les autres services nécessaires au fret, pour autant que ces accords ou arrangements soient conformes aux lois nationales applicables en matière de concurrence appliquées conformément au présent accord, et en particulier au paragraphe 4 ci-dessus.<sup>307</sup>

---

<sup>306</sup> Cet article s'inspire de la plupart des accords bilatéraux ouverts (voir, par exemple, l'article 5 de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995), mais a été légèrement modifié pour tenir compte des objectifs de l'accord plurilatéral. Des dispositions concernant les lois sur la concurrence et les accords de coopération ont notamment été incluses.

<sup>307</sup> Cela ne doit pas être nécessairement prévu par un arrangement. Étant donné que des autorités autres que les autorités aéronautiques jouent souvent un rôle dans l'application des lois sur la concurrence, comme la DG IV de la Commission européenne en Europe et le Département de la justice aux États-Unis, cela pourrait figurer dans un arrangement distinct préparé par les autorités chargées de la concurrence, de la même manière que les conventions fiscales sont préparées par le biais de négociations entre les départements des finances. Cela ne compromet en rien la possibilité d'inclure une clause limitée sur la concurrence dans un arrangement si on le souhaite, pour autant que les autorités compétentes puissent convenir du texte à inclure. Voir Patricia M. Barlow, *Aviation Antitrust* pages 89 à 131. Voir aussi P.J. Slot et E. Grabandt, *Extraterritoriality and Jurisdiction* dans *Common Market Law Review*, Vol. 23 (1986), pages 545 à 563.

## Article 7

### Sécurité

1. Chaque Partie reconnaîtra la validité, pour l'exploitation des services de fret aérien visés par le présent accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par les autres Parties et qui sont toujours en vigueur, pour autant que les conditions de délivrance de ces certificats ou licences soient au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention. Cependant, chaque Partie pourra refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences décernés ou validés en faveur de ses propres ressortissants par les autres Parties.

2. Chaque Partie ainsi que ses autorités aéronautiques pourront demander la tenue de discussions d'ordre technique au sujet des normes de sécurité appliquées par une autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages des aéronefs, les aéronefs, la supervision technique et les activités des compagnies aériennes désignées. Si, à la suite de ces discussions d'ordre technique, l'une des Parties constate que, dans les faits, l'autre Partie n'applique pas, dans ces domaines, des normes et autres exigences en matière de sécurité au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elle notifie à l'autre Partie ces constatations ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires pour assurer le respect de ces normes minimales, et l'autre Partie est alors tenue de prendre les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie se réserve le droit d'exercer sans tarder les droits figurant à l'article 2, paragraphe 4, à l'égard des compagnies aériennes désignées intéressées, si l'autre Partie ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans un délai raisonnable.<sup>308</sup>

## Article 8

### Application des lois<sup>309</sup>

1. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie se conformeront aux lois et aux règlements d'une autre Partie régissant l'exploitation des aéronefs et la navigation aérienne lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de cette autre Partie, lorsqu'ils en sortent et pendant qu'ils s'y trouvent.

2. Les lois et les règlements d'une Partie qui régissent l'entrée sur son territoire ou le départ des équipages, du personnel ou du fret à bord des aéronefs (y compris les règlements régissant l'entrée sur le territoire, les congés, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes ou la quarantaine) seront respectés pour le fret et par les équipages et le personnel, ou en leur nom, des compagnies aériennes désignées d'une autre Partie lorsqu'ils entrent sur le territoire de la Partie visée, qu'ils en sortent ou qu'ils s'y trouvent.

3. Le fret en transit direct sur le territoire d'une Partie qui ne quitte pas la zone de l'aéroport réservée au transit, ou toute autre zone réservée au transit, et le fret transporté sous douane en vertu des lois et règlements de cette Partie appliqués de manière non discriminatoire feront seulement l'objet d'un contrôle simplifié, sauf lorsque des mesures de sécurité sont prises contre la violence et la piraterie aérienne. Le fret en transit direct ou transporté sous douane est exonéré de droits de douane et de frais similaires.

4. Dans l'application de ses lois et règlements, aucune Partie ne donnera à sa propre compagnie aérienne ou à une autre compagnie aérienne la préférence par rapport à la compagnie aérienne désignée d'une autre Partie qui offre des services de fret aérien international similaires.

---

<sup>308</sup> Voir l'article 13 de l'accord États-Unis/Canada du 24 février 1995.

<sup>309</sup> Les paragraphes 1, 2 et 4 s'inspirent de l'accord bilatéral sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995; le paragraphe 3 s'inspire de l'accord bilatéral type des Pays-Bas (non publié).

## E. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article premier

#### **Consultations et amendements**

1. Toute Partie pourra, à tout moment, solliciter des consultations avec une autre Partie pour discuter de l'interprétation et de l'application du présent code. Avant que les consultations ne commencent, les Parties informeront les autres Parties qui n'y participent pas de la nature et de la date des consultations, et ces Parties auront le droit d'y assister en tant qu'observateurs ou participants, à leur guise.

Toute Partie pourra, à tout moment, solliciter des consultations avec les autres Parties pour discuter de l'amendement du présent code. Ces consultations commenceront le plus tôt possible, et au plus tard 60 jours à partir de la date de réception de la demande par les autres Parties, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Le code ne pourra être amendé que si les Parties le décident à l'unanimité, par le biais d'un accord écrit, confirmé par un échange de notes diplomatiques.

2. Les Parties se réuniront au moins une fois tous les trois ans pour discuter de l'application du présent code afin de réduire les obstacles qui y figurent encore, discuter de l'élargissement et de l'amendement de l'accord en vue de l'appliquer à tous les services de transport aérien et trouver un accord en la matière.

3. Les Parties établiront un groupe de coordination composé de deux représentants par Partie pour suivre l'application du présent code et s'acquitter de toute autre tâche que les Parties lui confient en rapport avec le présent code. Le groupe de coordination commencera par convenir de ses procédures de fonctionnement et d'un programme de travail, qui seront soumis aux Parties pour approbation.

### Article 2

#### **Règlement des différends**<sup>310</sup>

1. Si un différend concernant l'interprétation ou l'application du présent code apparaît entre deux ou plusieurs Parties, celles-ci devront d'abord s'efforcer de le régler par le biais de consultations.

2. Si ces Parties ne parviennent pas à un règlement dans les deux mois qui suivent le début des consultations, le différend pourra, à la demande d'une Partie, être soumis à un comité d'arbitres pour décision. Le comité d'arbitres sera composé d'un représentant de chaque Partie au code et de trois arbitres désignés par le Secrétaire général de l'OACI.<sup>311</sup>

3. Le comité d'arbitres s'efforcera de régler le différend en respectant l'esprit du présent code. Les décisions seront prises à la majorité des deux tiers. Si les arbitres ne parviennent pas à régler le

---

<sup>310</sup> Il s'agit d'un exemple très simple. Il convient de relever que pour de nombreux États, il sera difficilement acceptable et qu'il faudra concevoir des systèmes bien plus élaborés. Voir par exemple le très long article 17 de l'Accord sur le transport aérien États-Unis/Canada du 24 février 1995. Voir aussi le texte complexe du Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends de l'OMC, dans le document MTN/FA II-A2.

<sup>311</sup> Les trois arbitres seraient nécessaires pour faire contrepoids aux parties au litige. Il existe de nombreux types de clauses sur l'arbitrage, mais celle-ci est assez simple. On pourrait faire appel au Directeur général de l'OMC à la place du Secrétaire général de l'OACI ou pour le seconder.

différend, le mécanisme de règlement des différends et d'exécution des obligations prévu à l'article XXIII de l'Accord général sur le commerce des services s'appliquera.

4. Les Parties s'engagent à respecter toute décision rendue en application du paragraphe 3 du présent article. Les Parties directement impliquées dans le différend assumeront à parts égales les dépens du tribunal d'arbitrage.

Article 3

### **Enregistrement auprès de l'OACI et de l'OMC**

Le présent code et tout éventuel amendement seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation mondiale du commerce.

Article 4

### **Adhésion et retrait**

1. Tout État et/ou organisation d'États pourra adhérer au présent code pour autant qu'il/elle soit Membre de l'Organisation mondiale du commerce, signataire de l'Accord général sur le commerce des services et partie à la Convention ou, dans le cas d'une organisation d'États, que chaque État membre soit partie à la Convention.<sup>312</sup>

2. Chaque État et/ou organisation d'États qui souhaite adhérer au code devra déposer, par les voies diplomatiques, une notification de demande d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OACI.<sup>313</sup>

Dans les 90 jours qui suivent la réception de cette notification, le Secrétaire général réunira toutes les Parties et l'État qui souhaite adhérer au code pour examiner dans quelles conditions l'accession est possible. Un État et/ou une organisation d'États ne pourra adhérer au présent code que si toutes les Parties en conviennent par décision prise à l'unanimité.<sup>314</sup>

3. Toute Partie pourra à tout moment se retirer du présent code en déposant une notification de retrait auprès du Secrétaire général de l'OACI. Une Partie déposant une telle notification cessera d'être partie au présent code deux ans<sup>315</sup> après la date de réception de la notification par le Secrétaire général de l'OACI.

---

<sup>312</sup> Des organisations comme l'UE peuvent ainsi devenir parties à l'accord, pour autant qu'elles soient reconnues par l'OMC et l'AGCS. Les États membres *et* la Communauté peuvent devenir parties.

<sup>313</sup> L'exercice de cette fonction par le Secrétaire général de l'OACI serait conforme à la pratique habituelle en matière de transport aérien international ainsi qu'à la vocation multilatérale du présent accord. Mais un gouvernement, ou même l'OMC, peuvent également être dépositaires de l'accord. Toutefois, comme l'OACI et l'OMC/l'AGCS coopèrent – voir l'article XXVI de l'AGCS –, le recours à l'OACI, institution spécialisée du transport aérien, est tout à fait justifié.

<sup>314</sup> Il s'agit d'une proposition visant à accélérer le processus décisionnel. Les premières Parties à un accord de ce type devraient se demander si elles seraient prêtes à accepter une telle clause. Il est important que le candidat doive accepter l'accord *en l'état*, mais aussi que les engagements pris dans le cadre de l'AGCS par la Partie qui adhère au code, ou les engagements bilatéraux pris avec une ou plusieurs Parties, soient jugés suffisants. Des engagements suffisants dans le cadre de l'AGCS et un accès aux marchés suffisant pour le transport aérien mixte *doivent* être des conditions à l'accession!

<sup>315</sup> Un délai de deux ans a été choisi à la place du délai habituel de un an pour éviter, dans la mesure du possible, que la possibilité de retrait ne soit utilisée de façon abusive comme instrument de négociation.

4. Le Secrétaire général informera immédiatement toutes les Parties et le Conseil du commerce des services de l'AGCS de la date de réception des notifications déposées en application des paragraphes 2 et 3 du présent article.

#### Article 5

### Définitions<sup>316</sup>

Les définitions figurant dans la Convention et l'AGCS s'appliqueront également au présent accord. En outre, les définitions qui suivent s'appliqueront:

- a) "la Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de cette Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les Parties, ou qu'ils ont été ratifiés par elles;
- b) l'"AGCS" désigne l'Accord général sur le commerce des services qui fait partie intégrante de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, ouvert à la signature à Marrakech le 15 avril 1994;
- c) l'expression "compagnie aérienne désignée" désigne une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 2 de la Partie C du présent code;
- d) le terme "tarif" désigne tout montant que les compagnies aériennes désignées facturent ou proposent de facturer, directement ou par le biais de leurs agents et/ou représentants, pour le transport de fret (à l'exclusion du courrier) assuré par voie aérienne, transport intramodal et transport terrestre en lieu et place du transport aérien, y compris:
  - i) les conditions qui régissent la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif et
  - ii) les frais proposés et les conditions offertes par les compagnies aériennes désignées pour assurer les services auxiliaires à ce transport;
- e) l'expression "licence d'exploitation" désigne un document délivré par une Partie à une compagnie aérienne l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de fret selon les mentions figurant dans la licence<sup>317</sup>;
- f) l'expression "certificat de transporteur aérien" (AOC) désigne un document délivré à une compagnie aérienne par les autorités compétentes d'une Partie attestant que la compagnie aérienne concernée possède les capacités professionnelles et l'organisation

---

<sup>316</sup> Dans la plupart des accords bilatéraux, les définitions se trouvent à l'article premier. L'approche suivie est celle de nombreux accords multilatéraux, comme la Convention et l'AGCS, où les définitions figurent à la fin. Dans cet exemple de code, les États qui souhaitent être parties au code doivent être signataires de l'AGCS et de la Convention. Les définitions figurant dans ces accords leur seront applicables. Les définitions sont larges et reflètent l'idée qu'il est impossible de donner des définitions exhaustives, et que certains éléments seront forcément laissés de côté ou dans l'ombre. La notion de "vente ou commercialisation" en est un bon exemple. Plus un concept est large, mieux il se prête à l'inclusion d'éléments nouveaux et de variantes. Mais la décision revient en dernière analyse aux États concernés.

<sup>317</sup> Voir l'article 2, paragraphe c) du Règlement (CE) n° 2407/92.



pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.<sup>318</sup>

Fait à (lieu), le (date), en un seul exemplaire, en langues (...), les (xx) textes faisant foi. En cas de divergence, la version en anglais prévaut.

Signatures de l'Accord,  
Les gouvernements:  
des États-Unis d'Amérique  
des États membres de l'Union européenne  
du Canada  
des États-Unis du Mexique  
de la République de Singapour  
..."

---

<sup>318</sup> Voir l'article 2, paragraphe d) du Règlement (CE) n° 2407/92.



**PARTIE F**

**CRÉNEAUX HORAIRES**



## F. CRÉNEAUX HORAIRES

529. Le système réglementaire d'allocation des créneaux continue à avoir trois composantes essentielles: la réglementation des États-Unis, la réglementation des CE, et le système autorégulé de l'IATA presque partout ailleurs. Si le système IATA est resté relativement stable (pour une description détaillée, voir la compilation), les réglementations, tant américaines qu'européennes, ont fait l'objet de changements, d'expériences, de rapports, de consultations et sont à bien des égards encore en chantier. Des débats multilatéraux ont également eu lieu à l'OACI.

530. D'un point de vue commercial, le caractère stratégique des créneaux horaires s'est renforcé durant la période sous examen du fait de trois facteurs majeurs: les contraintes environnementales croissantes, la libéralisation, et l'augmentation du trafic. Le commerce dont ils font parfois l'objet a également crû, ce qui explique en retour les réflexions réglementaires en cours.

### 1. Développements réglementaires

531. Comme pour toute allocation de ressources rares impliquant une multitude de parties prenantes, l'allocation et, le cas échéant, la vente des créneaux sont susceptibles de créer de multiples tensions:

- entre les compagnies aériennes, les aéroports et les États sur la propriété et les règles d'attribution;
- entre l'objectif de maximisation de la capacité et celui de la protection environnementale;
- entre les transporteurs opérant des petits avions et/ou des vols court et moyen-courriers, et les transporteurs opérant des gros porteurs et/ou des vols long-courriers (un gros et un petit avion occupent le même créneau, mais ne produisent pas les mêmes recettes, ni pour la compagnie aérienne, ni pour l'aéroport, il en va de même pour les court et moyen-courriers d'une part, et les long-courriers d'autre part);
- pour les transporteurs long-courriers dominant sur une plate-forme et qui ont des intérêts contradictoires: d'un côté obtenir ou acheter des créneaux dévolus à des liaisons court et moyen-courriers pour les transformer en créneaux dévolus aux long-courriers, de l'autre conserver des créneaux pour le moyen et le court-courrier afin d'alimenter les vols long-courriers en clientèle régionale;
- pour les transporteurs long-courriers non dominants, qui doivent décider de revendre ou non leurs créneaux, la plus-value immédiate étant à mesurer par rapport à la perte de revenus réguliers, le potentiel de nouveaux services et le risque de renforcement du transporteur dominant;
- pour les transporteurs de court et moyen-courriers qui doivent eux aussi mesurer, pour décider de revendre ou non leurs créneaux, la plus-value immédiate par rapport au prix d'un exil dans un aéroport secondaire moins pratique car sans possibilité de correspondance directe;
- entre les bénéficiaires de droits acquis et les nouveaux entrants;
- entre les compagnies ayant les moyens financiers d'acquérir les créneaux et celles qui ne les ont pas;

- entre les accords bilatéraux au titre desquels les États consentent à ouvrir des destinations et des fréquences, et la réglementation nationale ou les règles transnationales auto-administrées d'allocation des créneaux;
- et par conséquent entre les vols internationaux et les vols domestiques.

532. Ces diverses tensions sont particulièrement apparentes dans les débats qui ont eu lieu à l'OACI sur ce sujet durant la période sous examen.

a) Débats dans le cadre de l'OACI

533. En 1999-2000, le **Secrétariat de l'OACI** a produit une étude sur l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports internationaux.<sup>319</sup> Cette étude a été examinée par le Comité des transports aériens de l'OACI en février 2000 et par la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000) en juin 2000, et elle a été finalement actualisée et publiée en tant que Circulaire n° 283 de l'OACI.

534. Cette étude décrit les tendances en matière de congestion aéroportuaire, les régimes réglementaires existants et évalue les mesures existantes et leurs possibles améliorations ou alternatives. Ses principales conclusions sont que de plus en plus d'États seront confrontés à des décisions en matière d'attribution de créneaux, et que ces décisions sont particulièrement difficiles dans un contexte international car elles sont indispensables à la matérialisation concrète des concessions consenties en terme d'accès aux marchés. Selon l'OACI, l'augmentation de la capacité par la construction ou l'agrandissement des aéroports existants reste la meilleure méthode pour mettre fin à la congestion. Toutefois, il est clair que cette solution n'est pas transposable à un certain nombre d'aéroports où des contraintes physiques, environnementales ou autres empêchent de telles constructions ou extensions.

535. L'OACI convient que des mesures destinées à gérer la capacité sont de nature à améliorer la situation à court terme et à éviter des contentieux bilatéraux liés à l'attribution des créneaux pour les services internationaux. L'OACI constate que d'autres objectifs publics que la seule maximisation de la capacité peuvent être à l'œuvre ici, telle que la politique de concurrence et la politique d'accès aux marchés. L'OACI considère que la libéralisation a un impact ambivalent sur la congestion: d'une part, en multipliant les droits de trafic accordés et les désignations, la libéralisation crée une demande additionnelle de créneaux; mais d'autre part, elle allège la pression sur ces mêmes créneaux en offrant la possibilité d'utiliser d'autres aéroports et villes de destination, qui peuvent, eux, accueillir ces dessertes nouvelles ou accrues.

536. L'OACI conclut qu'un certain nombre d'États devront faire face à moyen long terme à la tâche d'arbitrer entre des objectifs contradictoires afin de déterminer lesquels des transporteurs internationaux seront capables d'utiliser leurs aéroports congestionnés. Ce faisant, ces États devront tenir compte du contexte juridique existant, et notamment de la Convention de Chicago, de leurs accords bilatéraux, des règles régionales<sup>320</sup> et nationales d'allocation des créneaux ainsi que des mécanismes autorégulés en place. Selon l'OACI la situation spécifique de chaque aéroport devra être prise en compte, et aucune solution globale ne saurait être préconisée.

537. En ce qui concerne les propositions d'alternative(s) au système actuel de l'IATA, il est significatif que cette étude de l'OACI se montre extrêmement prudente sur la "revente des

---

<sup>319</sup> Le résumé de cette étude est disponible à l'adresse électronique suivante: [http://www.icao.int/icao/fr/atb/ecp/C283\\_fr.pdf](http://www.icao.int/icao/fr/atb/ecp/C283_fr.pdf); le texte intégral de l'étude initiale est disponible en langue anglaise sur demande auprès du Secrétariat de l'OMC.

<sup>320</sup> Probable allusion aux règles de l'Union européenne.

créneaux".<sup>321</sup> Cette dernière proposition, qui est soutenue par l'OCDE, constitue un thème récurrent depuis ces 15 dernières années et existe légalement aux États-Unis sur le marché intérieur, ainsi qu'en Europe, à Heathrow tout au moins, dans une situation juridique quelque peu ambiguë (voir plus bas). L'OACI note l'instabilité du marché des créneaux à la fin des années 90, estime qu'une lecture stricte de l'article 15 de la Convention de Chicago (obligation de traitement national sur les charges aéroportuaires<sup>322</sup>) pourrait impliquer que les créneaux aient un prix unique. L'OACI note également que la question de la propriété des créneaux (potentiellement revendicable par les compagnies aériennes, les aéroports et l'État) reste ouverte et que ces reventes pourraient, dans certaines circonstances – non précisées – renforcer les positions dominantes. L'OACI en conclut que la revente requerrait des études et des analyses ultérieures.

538. En ce qui concerne les améliorations au système actuel, l'OACI note trois pistes de réflexion.

- La première, qui n'est pas exclusive des deux autres, consisterait à nommer des coordonnateurs indépendants pour éviter les conflits d'intérêt que crée potentiellement l'attribution du rôle de coordonnateur à des compagnies aériennes nationales (27 cas sur 45 dans le système IATA à la date de rédaction du rapport).
- La seconde proposition, qui est exclusive de la troisième, consisterait à donner une préférence aux vols internationaux de long-courriers qui ont moins de flexibilité horaire que les autres vols.
- La troisième proposition consisterait à donner la préférence à tous les vols long-courriers. Les avantages et les inconvénients de ces propositions varient pour chaque aéroport selon la composition de son trafic. L'OACI ne formule donc pas de recommandations précises à leur endroit.

539. Lors de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien<sup>323</sup> tenue en mars 2003, l'IATA a présenté un document de travail (ATConf/5-WP/27) intitulé "Énoncé de politique de l'IATA pour un système universel et efficace d'attribution des créneaux". L'IATA y exprime une position hostile à la multiplication des réglementations étatiques nationales et justifie cette position par les arguments suivants.

540. Premièrement, l'IATA considère que les réglementations étatiques seraient intrinsèquement inflexibles et complexes et accroîtraient paradoxalement la congestion en comparaison avec son propre système extrêmement flexible.

541. Deuxièmement, l'IATA est d'avis que ces réglementations étatiques nationales ajouteraient à ses propres objectifs traditionnels (maximiser la capacité et la distribuer d'une manière équitable, prévisible et continue, en s'appuyant sur les droits acquis et le tour de rôle tout en garantissant une attribution équitable de créneaux aux nouveaux entrants) des objectifs politiques louables en eux-mêmes tels que la politique de concurrence et la protection de l'environnement, mais qui

---

<sup>321</sup> La revente de créneaux est la vente de créneaux entre compagnies aériennes, avec compensation financière.

<sup>322</sup> L'article 15 de la Convention de Chicago dispose: "Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas: a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires; b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires."

<sup>323</sup> L'ensemble des documents de cette conférence mentionnés dans cette section est accessible à l'adresse électronique suivante: <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>.

perturberaient le système et pourraient être menés à bien par d'autres moyens. Ces objectifs seraient de plus parfois contradictoires entre eux.<sup>324</sup>

542. Enfin, l'IATA considère qu'au regard des conséquences extraterritoriales de l'attribution des créneaux (à chaque créneau de départ ou d'arrivée attribué dans un pays A doit correspondre un créneau de départ ou d'arrivée dans un pays B) les règles étatiques accroîtraient le fractionnement du système au risque de mettre en danger sa viabilité.

543. L'IATA suggérait donc dans son document de travail que tout système d'allocation de créneau soit:

- globalement compatible;
- basé sur les marchés et destiné uniquement à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire;
- transparent, équitable et non discriminatoire;
- simple, pratique et économiquement soutenable.

544. Lors de la même conférence, le **Conseil international des aéroports** (ACI) a présenté un document de travail (ATConf/5-WP/91) dans lequel il considère que les compagnies aériennes n'ont que des droits d'usage sur les créneaux et non pas de droits de propriété. L'ACI considère que le système IATA, bien qu'il ait dans une large mesure maintenu un degré élevé de cohérence et de stabilité, reste par trop dominé par les intérêts des compagnies aériennes. L'ACI suggère la création de "comités de coordination" où les aéroports participeraient pleinement, aux côtés des compagnies aériennes, à l'établissement des règles d'attribution des créneaux. Les aéroports souhaitent également participer, au moins avec le titre d'observateur, aux conférences de coordination des horaires biannuelles de l'IATA. L'institution de coordonnateurs indépendants, l'amélioration des mécanismes de sanctions en cas de non-usage de créneaux, et l'attribution délibérément limitée de créneaux à certains types de vols (petits avions, avions bruyants, vols correspondants à une longueur d'étape spécifique) font également partie des mesures préconisées par l'ACI.

545. L'ACI reconnaît toutefois que ses membres américains ne partagent pas son enthousiasme pour les comités de coordination qu'ils considèrent comme potentiellement anticoncurrentiels et dont l'usage devrait être, selon eux, limité aux situations d'urgence ou à la réaction à des perturbations causées par des intempéries. L'ACI considère que les compagnies aériennes ne devraient être autorisées à se livrer à des échanges<sup>325</sup> secondaires de droits d'usage qu'à la condition qu'une réglementation et des sauvegardes efficaces soient en place et notamment que ces échanges:

- reflètent les principes d'attribution de l'aéroport;
- ne soient pas anticoncurrentiels;
- n'outrepassent pas les limites de capacité des aéroports;

---

<sup>324</sup> Bien que l'IATA ne le mentionne pas explicitement, il s'agit sans doute d'une allusion aux tensions entre l'objectif de maximisation des capacités et l'objectif de protection environnementale qui se traduit fréquemment par des couvre-feux nocturnes et des limitations du nombre de vols total ou du volume des émissions sonores.

<sup>325</sup> En effet, si le statut de la vente en Europe reste incertain, l'échange est permis. D'où le "maquillage" de ventes en échanges, où un créneau sans valeur est "échangé" moyennant une compensation financière cachée avec un créneau de valeur, puis restitué au pool. On parle également d'"échanges artificiels" ou de manière plus imagée de "créneaux pourris". Voir plus loin dans le corps du texte.



- maintiennent l'usage efficace de la capacité aéroportuaire;
- soient sujets à des règles d'usage obligatoires<sup>326</sup> sous peine de retrait;
- s'effectuent sous la supervision de l'exploitant de l'aéroport ou en étroite concertation avec lui si un coordonnateur indépendant est désigné.

546. Lors de cette même cinquième Conférence mondiale de transport aérien, les États membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)<sup>327</sup> ont rappelé dans un document de travail (ATConf/5-WP/64) leur attachement au système autorégulé de l'IATA tel qu'il avait été endossé par la quatrième conférence de transport aérien. Ils y expriment leur hostilité explicite à l'endroit de l'une des mesures envisageables pour alléger la congestion: la tarification additionnelle des heures de pointe (voir également la compilation, paragraphe 137). En revanche, leur hostilité à la revente des créneaux reste, elle, implicite.

547. Un point intéressant de cette contribution est la mise en lumière de pratiques traditionnellement discrètes liant l'attribution des créneaux aux droits de trafic. Les accords bilatéraux ne traitent pas de l'attribution de créneaux horaires du moins dans leurs parties publiquement disponibles. Ainsi la base de données WASA de l'OACI qui code une quarantaine de dispositions récurrentes dans les accords bilatéraux ne comporte-t-elle pas de rubrique dévolue à l'attribution de créneaux. Cependant, l'exercice effectif de droits de trafic internationaux présuppose l'allocation de créneaux. C'est ce qui explique par exemple que la législation américaine donne le pouvoir à la Federal Aviation Administration d'attribuer d'autorité des créneaux aux vols internationaux, le cas échéant, au détriment des vols domestiques. D'autres États, non nommément cités par le document de travail de la CAAC, ont résolu cette tension en mettant en œuvre une ou plusieurs des politiques suivantes:

- abstention de négocier des droits de trafic nouveaux ou élargis à moins qu'ils ne puissent être appliqués;
- négociation bilatérale préalable sur les accès aux créneaux avant la disponibilité de nouvelle capacité découlant de la construction d'un nouvel aéroport ou de l'agrandissement d'un aéroport existant;
- application du principe de réciprocité dans l'attribution de créneaux aux aéroports.

548. La tension existant entre l'objectif de maximisation de la capacité d'une part et celui de la protection environnementale d'autre part est fort bien illustré par la contribution respective de l'Inde (ATConf/5-WP/85) et de la France (ATConf/5-WP/88).

549. Dans sa contribution, l'**Inde** met l'accent sur le problème du déséquilibre dans les services de transport aérien attribuable à l'indisponibilité des créneaux sur certains aéroports, ce qui affecte la croissance des activités de transport aérien et l'accès aux marchés. L'Inde juge également cette situation contraire au principe fondamental de la réciprocité des possibilités dans le cadre bilatéral. La situation est aggravée par les couvre-feux qu'imposent certains États. Pour surmonter le problème, l'Inde recommande que le traitement préférentiel accordé aux nouveaux exploitants sur le marché, afin qu'ils obtiennent leur juste part des créneaux, soit étendu aux compagnies aériennes des pays qui ne sont pas en mesure d'assurer l'équilibre de leurs services, tel que prévu dans leurs accords bilatéraux, parce que des créneaux ne sont pas disponibles. La note suggère également que soient éliminés les couvre-feux étant donné que les aéronefs actuels font peu de bruit et que les normes et les pratiques

---

<sup>326</sup> Pour éviter précisément l'opération décrite à la note de bas de page précédente.

<sup>327</sup> Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Liban, Maroc, Oman, Qatar, Soudan, Syrie, Tunisie et Yémen.

recommandées de l'OACI (SARP) sont appliquées dans les réglementations nationales pour augmenter la disponibilité de créneaux.

550. Faisant le bilan de la libéralisation engagée en 1986 sous l'égide de la Communauté européenne, la contribution de la **France** constate que cette libéralisation s'est traduite par une augmentation du nombre des mouvements, une diminution de la taille des avions sur le marché domestique au moins, et une augmentation de la qualité de la desserte (choix entre opérateurs, augmentation du nombre de vols, diminution du temps d'attente). En revanche les problèmes de nuisance se sont accrus, la réduction de l'impact sonore par vol étant plus que compensée par la multiplication et la répétition des décollages et atterrissages. De même, les problèmes de congestion aéroportuaire ont augmenté, surtout aux heures commercialement les plus attractives, et dans les plates-formes de correspondance dont le nombre s'est multiplié également. La France a donc placé quatre de ses aéroports sous le régime de coordination prévu par le Règlement communautaire n° 95/93, plafonné le nombre de créneaux horaires disponibles à l'aéroport de Paris Orly, situé en milieu urbain dense, imposé sur ce même aéroport une capacité minimale par vol liée au trafic de la liaison concernée, et enfin développé les infrastructures à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, ainsi que des mesures destinées à contenir les nuisances sonores, en particulier la nuit.

551. Au-delà du cas particulier de la France, ces évolutions se retrouvent, *mutatis mutandis*, dans tous les pays développés, et, de façon croissante, dans les pays émergents pendant la période sous examen.

552. Ces questions sont loin d'être théoriques. Elles ont même provoqué des problèmes politiques en Belgique quand DHL a déplacé son hub de Bruxelles Zaventem à Leipzig et supprimé de nombreux emplois en raison de l'opposition des riverains à la réduction des heures de couvre-feu demandée par DHL.

b) Union européenne

553. À deux reprises, en septembre 2001 et en juin 2003 après le déclenchement de la guerre en Iraq et la survenance de l'épidémie de SRAS, les instances communautaires ont momentanément assoupli la règle "utiliser ou perdre" ("use or lose") de façon à ce que les compagnies aériennes ne perdent pas de créneaux du fait de l'annulation de vols due à la force majeure. À cette occasion, l'Association européenne des compagnies aériennes (AEA) soutenue par ses consœurs d'Asie et des États-Unis a obtenu que cette question technique de la suppression de la règle 80/20 soit dissociée de celle, plus vaste, de la réforme des mécanismes d'allocation des créneaux que la Commission avait initialement l'intention de traiter dans un seul paquet.

554. Après de nombreux débats et consultations, la Réglementation européenne n° 95/93 a finalement été modifiée par le Règlement du Conseil n° 793/2004<sup>328</sup> du 30 avril 2004. Ces modifications sont pour l'essentiel d'ordre technique, la révision des mécanismes d'allocation proprement dite étant repoussée à une seconde phase toujours en cours. Ces modifications ont trait à l'application effective, à des clarifications de définition, à de meilleurs instruments de suivi et à des sanctions plus sévères en cas d'abus ou de non-exécution.

555. Plus précisément, le créneau y est défini comme une "autorisation donnée par un coordonnateur d'utiliser toutes les infrastructures aériennes aux fins d'atterrissage et du décollage". Les transporteurs exploitant des services sans escale au départ et à destination d'aéroports internationaux bénéficient désormais du statut de "nouvel entrant", ceci afin de les faire bénéficier des mécanismes de réallocation des créneaux du pool pour stimuler la concurrence sur les routes intracommunautaires. L'aviation d'affaires est désormais explicitement incluse dans le processus d'allocation. Des analyses régulières de capacité doivent être effectuées de manière transparente par

---

<sup>328</sup> Journal officiel des CE L138 du 30 avril 2004, pages 52 et suivantes.

les gestionnaires d'aéroports. Sur la base de ces études, des transporteurs représentant au moins la moitié des mouvements, ou la Commission européenne, peuvent demander à l'État Membre concerné de placer cet aéroport sous un régime de facilitation ou de coordination. Les coordonnateurs doivent être entièrement indépendants, et ils sont seuls responsables de l'attribution des créneaux.

556. Il est désormais explicitement prévu que le comité de coordination doit être ouvert entre autres à toutes les compagnies aériennes, y compris d'aviation générale, desservant régulièrement l'aéroport, ainsi qu'à l'entité gestionnaire de l'aéroport et aux autorités responsables de la gestion du trafic aérien. Des lignes directrices locales peuvent être établies par le comité de coordination. Les raisons pour lesquelles un créneau n'a pas à être réalloué en dessous d'un taux d'utilisation de 80 pour cent sont précisées: immobilisation au sol des avions généralement utilisés pour assurer ce type de liaison, fermeture de l'aéroport ou de l'espace aérien, et graves perturbations des opérations dans les aéroports concernés. Le coordonnateur reçoit explicitement la plénitude du contrôle des opérations et de la surveillance des opérations. Les compagnies aériennes sont tenues de lui fournir les informations nécessaires et des informations fausses ou incomplètes peuvent être sanctionnées par la non-attribution d'un créneau. Des procédures de sanction allant jusqu'au retrait des créneaux en cas de non-respect des règles établies sont prévues. Enfin, une clause de réciprocité à l'égard des pays tiers est introduite.

557. Au-delà de ces développements réglementaires techniques ou conjoncturels, la question qui affecte la réforme de la réglementation européenne d'allocation est celle de la légalité ou non de la revente de créneaux. Comme l'indique l'étude Mott MacDonald commanditée par la Commission en novembre 2006 sur "l'impact de l'introduction de la revente des créneaux dans les aéroports de la Communauté"<sup>329</sup> "actuellement les transferts unilatéraux de créneaux [contre paiement] ne sont pas considérés par la Commission comme étant compatibles avec la réglementation communautaire, bien que la English High Court ait jugé en 1999 que de telles ventes étaient légales au titre du Règlement 95/93".<sup>330</sup>

558. Le rapport Mott MacDonald poursuit ainsi: "à la suite de ce cas, ce qui est souvent décrit comme un "marché gris" a gagné en légitimité au Royaume-Uni au moins à tel point que l'on peut dire qu'un marché ouvert des créneaux opère à certains de ses aéroports. Il y a quelques indications qu'un tel marché gris puisse avoir opéré ("may have operated") ailleurs dans la Communauté".

559. En accord avec cette position, la Commission a lancé en juillet 2004 une procédure d'infraction contre le Royaume-Uni en considérant que l'existence du marché gris était en violation des règles d'allocation communautaires. Toutefois, il ne semble pas jusqu'ici que cette procédure ait donné lieu à une décision.

560. En effet, il semble que le rapport Mott MacDonald, qui rappelle la position traditionnellement sceptique de la Commission à la revente des créneaux, simplifie la position de la Commission ou à tout le moins n'en reflète pas le dernier état. En effet, des coupures de presse antérieures<sup>331</sup> (mars 2005, juillet 2006) font état de documents de travail de la Commission et de prises de positions publiques de celle-ci en faveur de l'introduction de mécanisme de marché pour maximiser l'utilisation des créneaux pour autant que certaines sauvegardes destinées à empêcher des abus de position dominante de la part des principaux transporteurs sur la plate-forme soient mis en place. Il s'agirait d'une part de la publication *ex post* de toutes les caractéristiques de la transaction y compris les prix

---

<sup>329</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/airports/doc/2006\\_slots\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/airports/doc/2006_slots_final_report.pdf), paragraphe 44, page 2-7.

<sup>330</sup> "La Cour a considéré que les "échanges" étaient des "échanges" au sens ordinaire du terme, et que ce sens n'était pas qualifié par les dispositions du règlement et que incidemment rien dans ce règlement n'interdisait la prise en compte de considérations monétaires", Mott MacDonald, *op. cit.*, pages 4-6, paragraphe 41.

<sup>331</sup> La Tribune, 16 mars 2005; Aviation Week & Space Technology, 10 juillet 2006.

payés et d'autre part de ne rendre la transaction valide que si aucun autre transporteur n'est préparé à payer un prix plus élevé. Cette dernière exigence potentielle est contestée par les compagnies aériennes qui préfèrent vendre les créneaux à leurs partenaires d'alliance plutôt qu'à leurs concurrents quitte à y gagner un peu moins d'argent que prévu.

561. La Commission a également évoqué dans un document de consultation de septembre 2004 toute une série de schémas dont l'un, la réallocation d'une partie des créneaux (un schéma que l'on retrouve dans les règles proposées par la FAA pour New York La Guardia; voir la section consacrée aux États-Unis) a suscité l'ire des compagnies aériennes qui y ont vu une "confiscation".

562. Pour éclairer son choix, la Commission a mandaté successivement deux rapports, l'un en janvier 2004 et l'autre en novembre 2006 sur la possible réforme de son régime d'attribution des créneaux. La première étude effectuée par le consultant NERA porte sur l'évaluation des effets de différents schémas d'allocation des créneaux. Ses principales conclusions sont résumées dans le tableau 44.

**Tableau 44**  
**Résumé des principales caractéristiques des mécanismes du marché**  
**pour l'allocation de créneaux**

	Revente de créneaux	Prix publiquement plus élevé	Prix publiquement plus élevé et revente de créneaux	Enchère des créneaux du pool et revente de créneaux	Enchère de 10% des créneaux et revente de créneaux
<b>Estimation approximative de l'impact sur le nombre de passagers</b>					
Hypothèse basse	2,2%	3,8%	4,1%	2,4%	0,4%
Hypothèse médiane	4,0%	4,3%	5,0%	4,2%	4,1%
Hypothèse haute	4,8%	5,2%	5,5%	5,0%	4,6%
<b>Coûts de mise en œuvre</b>	très faibles	faibles	modérés	modérés	très élevés
<b>Autres facteurs</b>					
Risque d'instabilité pour les horaires des compagnies aériennes	très faible	faible	faible	faible	élevé
Probabilité d'une concentration accrue dans les hubs	modérément élevée	modérément élevée	modérément élevée	élevée	très élevée
Cohérence avec les procédures d'allocation actuelles	bonne	modérément bonne	modérément bonne	modérément bonne	mauvaise
Risque de contentieux internationaux de contestation et de rétorsion	faible	élevé	élevé	faible	très élevé

Notes: Prix publiquement plus élevé = Mécanisme par lequel le prix des créneaux est augmenté afin de réduire l'excès de demande et de faire en sorte que les créneaux très demandés ne soient pas alloués à des services de faible valeur. Enchère des créneaux du pool = Mise en vente simultanée de nombreux créneaux au cours d'une seule enchère (un par un ou par lot). Enchère de 10 pour cent des créneaux = Enchère pour 10 pour cent des créneaux existants chaque année, selon un système de roulement tel que chaque créneau est mis en vente tous les dix ans.

Source: NERA Economic Consultancy (2004), "Study to assess the effects of different slot allocation schemes".

563. La seconde étude, déjà citée, a été confiée au consultant Mott MacDonald et porte sur un objet plus spécifique, puisqu'elle porte sur l'impact de l'introduction de la revente de créneaux dans les aéroports de la Communauté. Après avoir analysé le marché américain de la revente de créneaux, puis le marché "artificiel" des ventes de créneaux à Londres Heathrow et Londres Gatwick, l'étude conclut que dans les deux cas le mécanisme de revente a conduit à un marché liquide et flexible des créneaux, qu'il a effectivement favorisé les nouveaux entrants, qu'il a le soutien de l'industrie, qu'il a permis la location de créneaux, et que des compagnies en situation de concurrence directe sont prêtes à faire commerce de créneaux entre elles librement.

564. D'une manière générale, en Europe, les acheteurs principaux ont été des compagnies de long-courriers (en particulier British Airways) et les vendeurs, essentiellement des compagnies de court et moyen-courriers qui ont transféré leurs activités vers des aéroports périphériques, d'où une amélioration de l'efficacité de l'usage des créneaux mesurée en sièges-kilomètres offerts.

565. Sur ces bases et après s'être livré à de multiples simulations de régimes sur la base de toutes les prévisions de trafic disponible pour les huit aéroports les plus congestionnés (dès à présent ou à terme) des CE (Londres Heathrow, Londres Gatwick, Paris Orly, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam, Düsseldorf, Francfort et Milan Linate), le rapport conclut que l'introduction d'un mécanisme de revente des créneaux permettrait d'ici à 2025 d'accroître le nombre total de passagers de 7,2 pour cent par an, soit 51 millions de passagers supplémentaires en 2025, et d'augmenter le nombre de sièges-kilomètres offerts de 17 pour cent au terme de la période du fait du remplacement des petits appareils moyen et court-courriers par les gros porteurs long-courriers.

566. Le bénéfice annuel serait de 31 milliards d'euros pour les consommateurs en 2025 (aux taux courants) et de 1,2 milliard d'euros à la même date pour les producteurs. Les comptes des aéroports en seraient améliorés de 7 pour cent, sans compter les effets indirects sur les zones avoisinantes. Les nouveaux entrants, en particulier les transporteurs intercontinentaux – un point important à l'heure où les projets de transporteurs intercontinentaux à bas coûts se multiplient – verront leur accès aux créneaux des aéroports congestionnés facilité. Cependant, les transporteurs historiquement dominants dans leur plate-forme de correspondance verront leur emprise se renforcer légèrement, passant de 47 à 49 pour cent en moyenne. La concurrence entre plate-forme de correspondance devrait s'accroître ainsi que la concurrence entre transporteurs long-courriers. Elle devrait en revanche diminuer sur les vols intracommunautaires. Les routes vers les aéroports régionaux périphériques et vers les États Membres les plus périphériques pourraient être évincées des aéroports principaux vers des aéroports secondaires moins pratiques pour les consommateurs, à moins qu'elles ne soient protégées par des obligations de service public. L'impact sur les émissions de dioxyde de carbone serait considérable (6,7 milliards d'euros) mais lié essentiellement à un déplacement des vols entre aéroports et non à une augmentation absolue en Europe. Les impacts en terme de bruit dans les aéroports congestionnés seraient faibles, reflétant le remplacement d'appareils court-courriers par des appareils modernes long-courriers.

567. L'étude estime qu'aucun amendement de la législation communautaire actuelle sur les créneaux ne peut remplir simultanément les objectifs de politique publique suivants:

- maximiser l'usage de la capacité aéroportuaire;
- maintenir les liens avec les régions périphériques de l'Union;
- accroître la concurrence, en particulier sur les routes intracommunautaires; et
- minimiser l'impact sur l'environnement.

568. Le rapport examine ensuite différentes variations réglementaires qui pourraient se greffer sur la revente des créneaux telle qu'elle est pratiquée sur le marché gris pour n'en retenir finalement qu'une seule: l'obligation de transparence des prix, après la conclusion de la transaction.

569. En ce qui concerne finalement l'allocation initiale des créneaux nouvellement créés, le rapport examine trois options suggérées par la Commission: relever le seuil de déclenchement de la règle "utiliser ou perdre", de 80 pour cent actuellement à 90 pour cent; mettre aux enchères les créneaux nouvellement créés; et retirer des créneaux aux opérateurs historiques aux fins de redistribution.

570. Le rapport écarte le relèvement du seuil de déclenchement de la règle "utiliser ou perdre" comme créant trop de difficultés opérationnelles. Il se prononce plutôt en faveur de la mise aux enchères des créneaux nouveaux, tout en notant l'opposition des compagnies aériennes à ce système. Le principal mérite en serait d'éviter les "profits d'aubaine" pour les compagnies aériennes. Toutefois, le rapport considère que l'efficacité du procédé est relative et que la revente de créneaux peut suffire à atteindre le même objectif.

571. Enfin, pour ce qui concerne le retrait forcé de créneaux réalloués ensuite soit administrativement, soit par enchère, le rapport relève que, bien que cette pratique existe aux États-Unis dans certaines conditions<sup>332</sup> elle serait contraire aux lignes directrices de l'IATA. Il serait également diplomatiquement difficile de retirer des créneaux à des transporteurs extracommunautaires les utilisant pour des services intercontinentaux. La procédure de retrait devrait donc se limiter aux créneaux utilisés pour les routes intracommunautaires, ce qui susciterait deux difficultés: la première est qu'une distinction entre créneaux intracommunautaires et créneaux extracommunautaires n'existe pas dans la législation européenne actuelle; la seconde est que cela interdirait de réallouer les créneaux de court et moyen-courriers (essentiellement intracommunautaires) à des vols long-courriers alors que c'est là l'objectif premier de la revente des créneaux. Le rapport rejette donc cette suggestion.

572. Des consultations sont en cours sur la base de ce rapport. L'IATA, qui n'avait pas pris parti explicitement pour la légalisation de la revente dans sa contribution à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien en 2003 (voir plus haut) a cette fois pris clairement parti pour cette légalisation. Elle suggère que plutôt de réviser la législation existante, la Commission maintienne le statu quo réglementaire et modifie son interprétation de la notion d'échange pour y admettre les compensations monétaires.

573. L'Association des coordonnateurs d'aéroports de l'Union européenne (EUACA) souhaite pour sa part le maintien de l'interprétation actuelle et considère qu'une éventuelle légalisation de la revente des créneaux pourrait avoir des conséquences néfastes.

574. L'Association européenne des compagnies aériennes régionales (ERAA) considère elle que l'institution éventuelle d'un mécanisme de revente fera trois perdants majeurs:

- les clients de routes desservies jusque-là par les vendeurs de créneaux;
- certaines destinations si le service restant est inadéquat pour satisfaire les besoins économiques et sociaux locaux;
- les compagnies aériennes qui n'ont pas les moyens financiers d'acquérir des créneaux.

575. Cette association considère également que ce mécanisme créera des difficultés pour les transporteurs régionaux alors que son efficacité pour améliorer l'allocation générale des créneaux n'est

---

<sup>332</sup> Par la FAA au profit des vols internationaux, actuellement; par réallocation décennale à La Guardia si les règles proposées sont acceptées.

même pas, à ses yeux, prouvée. Cette association estime enfin qu'on ne peut mesurer l'efficacité de l'usage des créneaux en s'en tenant à la seule mesure des sièges-kilomètres offerts.

c) États-Unis

576. L'AIR 21 Act<sup>333</sup> signé par le Président Clinton en avril 2000 prévoyait l'abolition de la High Density Rule (HDR)<sup>334</sup> dans trois des quatre aéroports que cette règle d'allocation des créneaux concernait depuis 1969: pour Chicago O'Hare à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2002, pour New York JFK et New York La Guardia à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Seul reste donc concerné l'aéroport de Washington National.

577. Cette législation prévoyait également dans la période transitoire pour les trois premiers aéroports et *ad aeternam* pour Washington National des exemptions à la HDR afin d'encourager la desserte des petites communautés (définies comme des routes de moins de 1 million de passagers par an). Ces exemptions qui permettaient, sous certaines conditions, l'obtention de créneaux "gratuits" ont diminué la taille du marché secondaire.

i) *La Guardia*

578. Les mesures d'assouplissement se sont traduites par une multiplication des services au point que ceux-ci dépassaient dès novembre 2000 de 50 pour cent la capacité existante à La Guardia. Devant l'accumulation des délais, la Port Authority of New York and New Jersey a imposé un moratoire sur le nombre des vols nouveaux et demandé à la FAA d'intervenir sur la base de ses pouvoirs conférés par le Air Transport Act de 1958 pour le maintien de la sécurité et le mouvement ordonné du trafic aérien. La FAA a alors imposé une limite temporaire de 75 opérations par heure et a attribué les créneaux prévus par la législation AIR 21 au moyen d'un tirage au sort surnommé la "slottery". Ces mesures temporaires ont été étendues à plusieurs reprises et sont encore en vigueur à ce jour.

579. Dans le même temps, en juin 2001, la FAA a sollicité des commentaires des parties intéressées sur cinq options de mécanisme d'attribution de créneaux pour cet aéroport: deux options fondées sur des mécanismes de marché – des taxes d'atterrissage modulées en fonction de la congestion d'une part, et une mise aux enchères initiale des créneaux d'autre part – ainsi que trois mécanismes "administratifs", l'imposition d'une taille minimale d'aéronefs, la réservation de créneaux aux nouveaux entrants et à la desserte des petites communautés, et une réallocation périodique des créneaux.

580. La FAA a suspendu la demande de commentaires après les tragiques événements de septembre 2001 qui se sont traduits par une baisse du trafic et donc un desserrement de la congestion, mais elle a relancé cette procédure en mars 2002. En octobre 2002, prenant acte de la complexité des problèmes en cause, la FAA a repoussé le délai limite pour les commentaires au 30 octobre 2004, date de l'expiration des systèmes d'allocation des créneaux par tirage au sort, institués en avril 2000. Les observateurs considèrent comme significatif le fait que le Ministère de la justice, dans ses commentaires, ait pris parti pour un système de mise aux enchères. Les compagnies aériennes représentées par l'Air Transport Association (ATA) ont au contraire protesté contre l'institution d'un tel système qui, selon elles, n'améliorerait ni les opérations ni les temps d'attente, mais accroîtrait les coûts pour les compagnies aériennes.

581. La FAA a finalement présenté un projet de réallocation des créneaux en septembre 2006, pour lequel elle sollicitera l'autorisation du Congrès à l'occasion du FAA reauthorization bill de 2007. Le

---

<sup>333</sup> Dont le nom officiel est le Wendell H. Ford Aviation Investment and Reform Act of the 21st Century (titre 49 du Code des États-Unis: 41714-41718).

<sup>334</sup> Règle décrite en détail dans la compilation, paragraphes 24 à 29.

délai limite pour commenter ce projet de réglementation (Notice of Public Rule Making) expire le 30 octobre 2007.

582. Le nombre d'opérations resterait limité à 75 par heure. Les créneaux, actuellement possession virtuelle des compagnies aériennes en vertu des droits acquis, seraient réalloués ou tout au moins réallouables tous les dix ans. La vente et la location de créneaux cesserait d'être une affaire privée entre deux compagnies aériennes, mais s'effectuerait désormais via un processus "d'enchères aveugles" administré par la FAA, où l'identité du vendeur/loueur d'une part et de l'acheteur d'autre part ne serait connue, même entre parties intéressées, qu'une fois la transaction conclue. Les compagnies pourraient perdre des créneaux si leur nombre moyen de sièges par départ tombait en dessous d'un nombre-cible lié à la capacité de l'aéroport et au nombre d'exemptions données à cette règle pour le service des petites communautés. Les moyennes seraient calculées annuellement. Les compagnies tombées en dessous du nombre-cible perdraient leurs créneaux les moins denses, c'est-à-dire ceux utilisés par les petits avions. Pour 2008, et selon le nombre d'exemptions données pour le service des petites communautés, le nombre-cible pourrait être de 105 sièges, 116 sièges, ou 122 alors que la taille moyenne des vols à La Guardia est actuellement de 98 sièges. Les créneaux initiaux, rebaptisés "autorisations d'opération" seraient alloués en 2007, sur la base des droits acquis, avec des dates d'expiration situées entre 2010 et 2019. Ces dates d'expiration seraient étalées de telle sorte que 10 pour cent des créneaux arrivent à l'échéance de réallocation tous les ans. Cette réallocation aurait lieu soit sous le régime des enchères aveugles, soit sous celui des prix modulables en fonction de la congestion, la FAA n'ayant pas encore décidé quelle solution soumettre au Congrès à cet égard. Les créneaux nouvellement alloués auraient une durée de dix ans.

583. Le but de l'ensemble de ces règles est d'éviter la pratique dite de "babysitting" par laquelle les grandes compagnies aériennes utilisent leurs affiliées régionales pour occuper le créneau avec un petit avion de façon à éviter l'application de la règle "utiliser ou perdre" à un créneau qui sinon rejoindrait le pool et pourrait donc être réalloué par tirage au sort à une autre compagnie. La FAA considère que du fait de cette pratique les compagnies multiplient les fréquences avec de petits avions au-delà des besoins du marché (le service des petites communautés) et veut encourager l'usage d'avions plus grands, au prix de fréquences légèrement plus faibles, afin de mieux utiliser la capacité.

584. L'ATA et l'Association des compagnies régionales ont déjà commenté les propositions de la FAA en désapprouvant la réallocation décennale (qu'elle ait lieu selon un mécanisme d'enchères aveugles ou de modulation du prix en fonction de la congestion) et la fixation d'un seuil minimal de taille de vol. L'ATA considère également que la réallocation décennale, de par l'incertitude qu'elle créerait, défavoriserait les investissements à long terme des compagnies dans les aéroports.

585. L'IATA a exprimé une position de principe<sup>335</sup> hostile à toute introduction de formule de distribution de trafic, y compris dans des aéroports qui, comme La Guardia, ont des opérations internationales limitées. L'IATA exprime la crainte que les formules proposées par la FAA pour La Guardia ne créent un précédent s'écartant à l'excès de ses propres règles d'allocation, et que la généralisation de telles règles ne crée des différends entre gouvernements au détriment des compagnies aériennes et de leurs clients. En second lieu, l'IATA exprime la crainte que ces règles ne conduisent à moins de flexibilité et n'affectent les investissements à long terme des compagnies aériennes à La Guardia. L'IATA critique également les perturbations opérationnelles générées pour les compagnies aériennes par la réaffectation d'avions de plus grande taille au trafic de cet aéroport. Enfin, elle considère que la réallocation décennale des créneaux équivaldrait à une confiscation contraire au principe bien établi de la préférence historique ("grandfathering").

---

<sup>335</sup> Observations de l'IATA devant le Département des transports des États-Unis, Administration de l'aviation fédérale (Notice of Proposed Rulemaking Concerning Congestion Management Rule for LaGuardia airport Airline delays and cancellations) (14 CFRPart93), Docket N° FAA-2006-25709.



ii) *Chicago O'Hare*

586. À Chicago O'Hare la congestion s'est également accrue dès l'abolition de la HDR en juillet 2002 pour culminer en 2003 avec seulement 57 pour cent des vols arrivant à l'heure, et 67 pour cent des vols partant à l'heure. Prenant acte de cette situation, le Congrès a voté une législation (49 USC 41722) destinée à fournir un mécanisme permettant de réduire les retards. Entre-temps, la FAA a convaincu les deux principaux transporteurs opérant à cet aéroport (American Airlines et United Airlines) de réduire leur nombre de vols, et a imposé en août 2004, un plafond de 88 vols par heure entre 7 heures du matin et 20 heures. Cette mesure a également été étendue à plusieurs reprises.

587. La FAA a publié en août 2006 une proposition de règles en même temps que sa proposition de règles pour La Guardia. Il y a toutefois de notables différences entre les deux propositions. Tout d'abord le plafond sur le nombre de vols serait temporaire puisque de nouveaux investissements vont considérablement accroître la capacité de Chicago dans un avenir proche. En second lieu, les créneaux ou "autorisations d'opération" n'auraient pas de durée limitée avant réallocation. En troisième lieu, aucune taille minimale de vol ne serait imposée. Un système de loterie permettrait d'allouer la capacité créée par les nouveaux investissements.

iii) *New York JFK et Washington National*

588. Ces deux aéroports n'ont pas suscité d'activité réglementaire durant la période sous examen.

d) *Autres pays*

589. Bien que le Japon, la Chine, l'Inde et le Brésil aient des aéroports de plus en plus congestionnés, selon l'IATA les règles de programmation y fonctionnent jusqu'à présent sans heurts.

590. Au Japon, la seule évolution majeure survenue au cours de la période sous examen s'agissant des créneaux concerne l'aéroport de Tokyo Haneda, qui est surtout utilisé pour le trafic intérieur. En 2004, le Ministère du territoire, des infrastructures et des transports, après une enquête, a retiré 40 créneaux aux deux principaux transporteurs (22 au groupe JAL et 18 au groupe ANA) pour les redistribuer. Sur les 20 créneaux redistribués à de nouveaux entrants, 14 ont été alloués à de nouveaux entrants effectifs comme SkyMark, AirDo et SkynetAsia, et six à de nouveaux entrants potentiels. Les 20 créneaux restants ont été redistribués entre les deux principaux transporteurs suivant un calcul basé sur les critères suivants: commodité accrue pour les passagers (efforts de réduction des tarifs, sécurité, densité du réseau japonais, nombre d'aéroports avec escales de nuit, proportion actuelle de vols locaux dans les vols au départ de Haneda, et proportion antérieure pour les vols précédemment alloués), efficacité commerciale (taux de diminution du coût d'exploitation par passager-kilomètre sur les cinq dernières années, taux d'augmentation du bénéfice d'exploitation par employé sur les cinq dernières années), efficacité de l'usage des créneaux mesurée en sièges-kilomètres offerts sur les cinq dernières années et absence de pénalités imposées par les autorités sur les cinq dernières années. À l'issue de ce processus, JAL s'est vu allouer onze créneaux et ANA neuf. Les résultats complets de cette redistribution sont résumés dans le tableau 45.

**Tableau 45**  
**Redistribution des créneaux à l'aéroport de Haneda**

	Avant	Après
<b>JAL</b>	182	171
<b>ANA</b>	158	149
<b>Nouveaux entrants</b>	47	67

Source: Ministère du territoire, des infrastructures et des transports du Japon  
(disponible à l'adresse suivante: [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/12/120907\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/12/120907_.html)).

591. Il n'y a pas eu d'évolution concernant les aéroports internationaux (Narita, Kansai et Chubu).

592. En Chine, le régime dérive des procédures d'allocation de l'IATA. Les compagnies aériennes domestiques doivent faire une demande de créneaux auprès des bureaux régionaux de l'Administration chinoise de l'aviation civile (CAAC). Puis ces bureaux régionaux attribuent les créneaux en fonction des flux de trafic et tous les résultats sont rapportés au bureau de la gestion du trafic aérien de la CAAC qui est responsable de leur réexamen et de la décision finale. Les compagnies aériennes étrangères formulent leurs demandes directement auprès du bureau de la gestion du trafic aérien de la CAAC, qui coordonne avec les bureaux régionaux pour l'allocation des créneaux. Les principes d'équité, de justice et de non-discrimination sont appliqués aux compagnies locales comme aux compagnies étrangères. Les critères sont pris en compte dans l'ordre suivant: créneaux historiques, changements survenus aux créneaux historiques, vols en provenance de nouveaux aéroports ou de nouvelles routes, continuation des horaires de la saison précédente, horaires ayant été opérés pendant la période la plus longue, sous réserve de la priorité des créneaux internationaux sur ceux de Hong Kong, Chine et de Macao, Chine, de la priorité des créneaux de Hong Kong, Chine et de Macao, Chine sur les lignes domestiques principales ("trunk routes") et de la priorité des routes domestiques principales sur les routes domestiques régionales. La CAAC a entrepris récemment d'amender sa réglementation sur les horaires de vols civils.

e) Régime IATA

593. Les lignes directrices mondiales de programmation ("WSG") en sont à leur douzième édition (décembre 2005). Toutefois, d'après l'IATA elle-même, aucune modification significative et digne d'être mentionnée n'y a été apportée depuis le premier examen.

594. Le tableau 46 montre l'évolution du nombre d'aéroports pleinement coordonnés<sup>336</sup> et leur répartition géographique au cours de la période sous examen.

**Tableau 46**  
**Aéroports pleinement coordonnés par région, 2000-2006**

Région	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Augmentation en pourcentage 2000-2006
Amérique du Nord	3	3	3	3	3	4	4	33,3%
Amérique du Sud	2	0	0	0	0	0	0	-100,0%
Europe	80	81	83	87	88	91	92	15,0%
Moyen-Orient	6	6	6	6	6	6	4	-33,3%
Afrique	14	14	14	14	5	5	5	-64,3%
Asie-Pacifique	31	31	31	31	31	33	34	9,7%
<b>Total</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>137</b>	<b>141</b>	<b>133</b>	<b>139</b>	<b>139</b>	<b>2,2%</b>

Source: IATA.

595. Le tableau 46 montre que l'Europe représente la majorité des aéroports pleinement coordonnés et que sa part relative a augmenté pendant la période sous examen (de 58,8 pour cent à 66,1 pour cent). Qui plus est, le nombre d'aéroports européens pleinement coordonnés a augmenté constamment au cours de la période (de 80 à 92, soit une augmentation totale de 15 pour cent). L'Asie-Pacifique arrive loin derrière en deuxième position en termes relatifs (22,7 pour cent du total en 2000 et

<sup>336</sup> Par opposition aux "aéroports facilités", où les compagnies aériennes doivent notifier à l'avance leurs besoins en termes d'atterrissage et de décollage, et aux aéroports coordonnés uniquement pendant la "saison d'été" de l'IATA.

24,4 pour cent en 2006), et a également enregistré une augmentation, bien que moins prononcée que celle de l'Europe. L'Afrique est troisième, mais le nombre d'aéroports pleinement coordonnés y a fortement chuté en 2004, de 14 à cinq. Le Moyen-Orient a également enregistré une amélioration du niveau de congestion (de six à quatre aéroports coordonnés en 2006). Depuis 2001, il n'y a plus d'aéroports pleinement coordonnés en Amérique latine, tandis qu'en Amérique du Nord ils restent marginaux.

596. Enfin, le tableau 47 retrace l'évolution du nombre et du type de coordonnateurs.

**Tableau 47**  
**Types de coordonnateurs, 2000-2006**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Indépendants</b>	25	24	25	28	28	28	28
<b>Autres (aéroports ou compagnies aériennes)</b>	111	111	112	113	105	115	115
<b>Total</b>	136	135	137	141	133	139	139

Source: IATA.

597. La proportion de coordonnateurs indépendants semble remarquablement stable tout au long de la période, à environ 20 pour cent.

## 2. Évolutions commerciales

### a) États-Unis

598. Même si la revente de créneaux est légale aux États-Unis depuis 1986, il existe très peu de données chiffrées sur ce commerce. Une des raisons en est que les montants et les conditions des ventes entre les deux parties impliquées restent secrets. Cette situation pourrait changer à l'avenir si le mécanisme d'"enchères aveugles"<sup>337</sup> envisagé par la FAA était finalement retenu.

599. L'étude Mott MacDonald commandée par la Commission et publiée en novembre 2006<sup>338</sup> étudie en détail les caractéristiques récentes de ce commerce. Les principales conclusions en sont que certaines transactions obéissent à des considérations opérationnelles de très court terme et que les considérations monétaires ne sont pas toujours en jeu. Ce commerce a lieu soit au travers de sessions régulières organisées par l'Air Transport Association (auquel cas il s'agit essentiellement de troc de créneaux sur une base de 1 pour 1) soit de manière privée entre deux compagnies aériennes. Il existe un marché actif de location de créneaux. Ces créneaux sont parfois détenus par des institutions financières, mais à titre de garanties de prêts et non d'investissements en tant que tels. La crise du secteur qui a suivi les tragiques événements de septembre 2001 a multiplié la détention de créneaux par des acteurs financiers.

### b) Union européenne

600. Dans l'Union européenne eu égard au statut légalement incertain de la revente de créneaux les seuls éléments disponibles s'apparentent plus à des rumeurs de marché qu'à des informations fiables et concernent uniquement l'aéroport d'Heathrow (voir plus bas). Malgré ces limitations, ces

<sup>337</sup> Au cours d'enchères aveugles, les enchérisseurs et le commissaire-priseur ne connaissent pas le classement des offres avant la clôture. À la clôture, l'offre la plus élevée est révélée, et l'enchérisseur le plus offrant emporte le créneau.

<sup>338</sup> <http://www.iata.org/nr/contentconnector/cs2000/siteinterface/sites/whatwedo/scheduling/file/fdc/wsg-12thed.pdf>.

informations sont extrêmement intéressantes puisqu'elles semblent démontrer une hausse continue du prix des créneaux. Ainsi le prix d'une paire de créneaux quotidien aurait-il doublé de 2001 à 2006 pour atteindre 8 à 12 millions de livres soit 15 à 22 millions de dollars EU.

601. D'autres opérations conclues dans les cinq dernières années à Heathrow incluent la vente par Flybe et Air France de six paires de créneaux quotidiens à Quantas et Virgin Atlantic pour 40 millions de livres (73,2 millions de dollars EU au jour de la transaction), le rachat par British Airways de deux paires à United Airlines pour 12 millions de livres et de huit paires à Swiss pour 35 millions de livres ainsi que d'autres transactions de montants inconnus avec SN Brussels et de petit transporteurs (Adria Airways, Balkan Bulgarian Airlines, Lithuanian Airlines et Avianca).

602. La signature de la première phase de l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et les États-Unis le 30 avril 2007, accord qui entrera en vigueur à l'été 2008, a semble-t-il déclenché une nouvelle flambée des prix à Heathrow. En effet seuls jusqu'ici deux transporteurs des États-Unis (American Airlines et United Airlines) et deux transporteurs britanniques (British Airways et Virgin Atlantic) avaient le droit de desservir les États-Unis à partir d'Heathrow. Le nouvel accord ouvre cet aéroport sur cette liaison non seulement à tous les transporteurs américains, mais aussi à tous les transporteurs européens sous réserve qu'ils aient obtenu ou acquis des créneaux à cet effet. La paire de créneaux utilisables sur les vols transatlantiques serait donc récemment passée à 20 millions de livres, soit 40 millions de dollars EU.

603. Les observateurs s'attendent à ce que les alliances jouent un rôle clé dans ce jeu. Les partenaires européens des alliances pourraient céder ou vendre des créneaux utilisés jusqu'ici pour le moyen-courrier à leur(s) partenaire(s) américain(s) pour qu'il(s) lance(nt) – Air France, KLM/Delta, Northwest, Continental pour SkyTeam, BMI, Lufthansa/US Airways pour Star Alliance – ou améliore(nt) – BMI, Lufthansa/United pour Star Alliance et British Airways/American pour One World – leurs services transatlantiques au départ ou à destination d'Heathrow.

604. Plus intéressants encore sont les effets structurels sur le trafic du "marché gris". Une étude récente<sup>339</sup> montre qu'à Heathrow, depuis l'introduction du "marché gris", la taille moyenne des aéronefs est passée de 135 à 255 sièges, la longueur moyenne du segment de 575 à 6 800 km et les sièges-kilomètres offerts (de 77 625 à 1 734 000).

605. Enfin, lorsque l'Inde et le Royaume-Uni ont libéralisé leur relation bilatérale et quadruplé leurs fréquences hebdomadaires, les créneaux nécessaires ont été fournis à 34 pour cent par la revente, à 37 pour cent par des créneaux existants sur d'autres destinations et réaffectés, et à 29 pour cent par des créneaux du pool de coordination de l'aéroport. Cinquante pour cent des créneaux opérés par Virgin auraient pour origine la revente.

606. Le Secrétariat n'a trouvé aucun renseignement concernant le prix des transactions effectuées dans l'Union européenne ailleurs qu'au Royaume-Uni, bien que l'existence de tels renseignements soit mentionnée par le rapport Mott MacDonald.

---

<sup>339</sup> Chiffres cités sans plus de précisions par Aviation Week & Space Technology, 10 juillet 2006.

## **PARTIE G**

# **ALLIANCES ET COOPÉRATION ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES**



## G. ALLIANCES ET COOPÉRATION ENTRE COMPAGNIES AÉRIENNES

607. Les alliances sont des unions volontaires de compagnies aériennes liées par divers arrangements de coopération commerciale.<sup>340</sup>

608. Selon les estimations du Secrétariat de l'OACI, il existait dans le monde, en septembre 2006, plus de 600 accords de ce type comportant divers éléments, tels que partage de codes, blocage de places, coopération en matière de commercialisation, de tarification, de contrôle d'inventaire et de programmes de fidélisation, coordination d'horaires, partage de bureaux et d'installations aéroportuaires, coentreprises et franchisage. Toujours selon le Secrétariat de l'OACI, l'expansion constante des alliances transnationales, à des fins stratégiques et pour obtenir accès à des marchés et réaliser des synergies, est due à la réaction des compagnies aériennes aux contraintes réglementaires perçues (par exemple les restrictions bilatérales en matière d'accès aux marchés, de propriété et de contrôle), à la nécessité de réduire leurs coûts par des économies d'échelle et à un environnement davantage mondialisé et de plus en plus concurrentiel.<sup>341</sup>

609. La documentation produite par le Secrétariat de l'OMC pour le premier examen du transport aérien donnait une description générale, mais "en pointillés", des différentes formes de coopération entre compagnies aériennes (voir compilation, pages 256 à 262 et 275 à 282). Pour le deuxième examen<sup>342</sup>, le Secrétariat a décidé de se concentrer sur les véritables questions d'accès aux marchés, c'est-à-dire, dans le cas présent, sur les types de coopération entre compagnies aériennes qui nécessitent un agrément officiel (que celui-ci soit unilatéral, bilatéral ou plurilatéral). La présente section ne traitera donc que des alliances mondiales et du partage de codes.

### 1. Alliances mondiales

#### a) Évolution économique

610. Les alliances de compagnies aériennes à l'échelle du globe sont un phénomène relativement récent, mais en évolution rapide.<sup>343</sup> La Star Alliance, groupement le plus ancien, ne remonte qu'à 1997.

#### i) *Restructuration et composition des alliances mondiales*

611. Dans la documentation produite pour le premier examen, il avait été question de cinq "alliances mondiales", à savoir de groupements de grandes compagnies aériennes ayant des couvertures géographiques différentes et des réseaux assez étendus, à savoir: Star Alliance, oneworld, SkyTeam, Wings et Qualiflyer. (Voir compilation produite pour le premier examen, page 261.) Parmi celles-ci, seules les trois premières ont survécu au bouillonnement du transport aérien des cinq dernières années.

612. **Qualiflyer**, initiative de Swissair, a cessé d'exister à la disparition du transporteur suisse et de Sabena, son autre membre le plus important. Suivant l'exemple d'Austrian Airlines, qui était passée à Star Alliance avant la disparition de Qualiflyer, les membres survivants de l'alliance qui ont cherché par la suite à être membres d'une alliance se sont tournés vers Star Alliance. Swiss International

---

<sup>340</sup> Secrétariat de l'OACI, "Regulatory and Industry Overview", document d'information présenté au Colloque mondial sur la libéralisation du transport aérien, 18-19 septembre 2006. Disponible à l'adresse suivante: <http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/dubai2006/RegulatoryIndustryOverview.pdf>.

<sup>341</sup> *Ibid.*

<sup>342</sup> Cela est également conforme à l'orientation proposée au paragraphe 7 du document S/C/W/270 (du 18 juillet 2006) et approuvée par les Membres à la réunion d'examen du 12 septembre 2006.

<sup>343</sup> Secrétariat de l'OACI, "Regulatory and Industry Overview", document d'information présenté au Colloque mondial sur la libéralisation du transport aérien, 18-19 septembre 2006. Disponible à l'adresse suivante: <http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/dubai2006/RegulatoryIndustryOverview.pdf>.

Airlines, successeur de Swissair, a été intégrée dans Star Alliance en 2006, en raison surtout de son appartenance à Lufthansa. LOT Polish est devenue membre de Star en 2003 et TAP Portugal en 2005. Turkish Airlines, autre membre fondateur de Qualiflyer, est également en train de devenir membre de Star.<sup>344</sup>

613. La **Wings Alliance**, organisée essentiellement autour de la coentreprise KLM-Northwest et de la coopération Northwest-Continental aux États-Unis, n'était pas une alliance officielle au moment du premier examen en raison des enquêtes antitrust en cours. Lorsque celles-ci se sont achevées, en 2002, la dynamique qui avait présidé à la création de l'alliance avait disparu, Alitalia ayant déjà opté pour SkyTeam et KLM étant à la recherche d'un partenaire européen. Les trois compagnies aériennes restantes ont toutes fini par devenir membres de SkyTeam après que la fusion de KLM et d'Air France eut signé la fin de l'initiative Wings.

614. Sur les trois alliances mondiales existant actuellement, **Star Alliance** est restée la plus importante grâce à son expansion continue depuis 2000. Elle comptait alors 15 membres<sup>345</sup>; elle compte aujourd'hui 17 membres à part entière, Tyrolean Airways et Lauda Air, tout en restant membres de l'alliance, y étant inclus sous la bannière d'Austrian Airlines.

615. Trois compagnies ont quitté Star Alliance. D'abord, Mexicana qui a décidé de la quitter en avril 2004 et opté pour un partage de codes avec American Airlines (oneworld) au lieu de maintenir ses liens avec Star du fait de son partage de codes avec United Airlines. Ensuite, Ansett Australia, qui a sombré en 2001. Enfin, Varig, qui a quitté l'alliance en décembre 2006 après sa restructuration et la réduction de ses vols.

616. Les nouveaux membres sont, dans l'ordre chronologique, Asiana, Spanair et LOT (2003), US Airways (2004), TAP (2005) et Swiss International et South African Airways (2006). L'alliance s'est également évertuée à rechercher des partenaires en Chine et devrait se trouver renforcée en 2007 avec l'adhésion prévue d'Air China et de Shanghai Airways. Ethiopian Airlines envisagerait également d'y adhérer.<sup>346</sup>

617. Depuis le premier examen, **SkyTeam** a dépassé oneworld pour devenir en taille la deuxième alliance<sup>347</sup>, en raison essentiellement de la fusion de KLM et d'Air France et de l'inclusion ultérieure de KLM et de ses partenaires aux États-Unis, Northwest et Continental, dans l'alliance. En outre, Alitalia en est devenue membre à la fin de 2001 et Aeroflot en 2006. Cette même année, un accord officiel a été passé avec un transporteur chinois, China Southern Airlines, qui deviendra officiellement membre de SkyTeam en 2007. Les autres membres importants possibles sont Malaysia Airlines, qui a un partage de codes étendu avec Air France et KLM et a fait part de son intention d'adhérer à SkyTeam en 2008-2009 et China Airlines (Taipei chinois), qui présentera sa demande d'adhésion en 2007.<sup>348</sup>

---

<sup>344</sup> [http://www.thy.com/en-INT/corporate/news/press\\_room/press\\_releases/press\\_release.aspx?pid=1410](http://www.thy.com/en-INT/corporate/news/press_room/press_releases/press_release.aspx?pid=1410).

<sup>345</sup> Lors du premier examen, les membres de l'alliance étaient: Air Canada, United Airlines, Lufthansa, Thai Airways, SAS (membres fondateurs), plus Air New Zealand, All Nippon Airways, Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Mexicana, Singapore Airlines, Tyrolean et Varig.

<sup>346</sup> Airline Business, juillet 2007.

<sup>347</sup> Lors du premier examen, les membres de l'alliance étaient: Air France, Aeromexico, Delta Airlines, Korean Air (membres fondateurs), plus CSA Czech Airlines.

<sup>348</sup> Aviation Week & Space Technology, 13 mars 2006; Airline Business, juin 2007.



618. **Oneworld**<sup>349</sup> a été l'alliance la moins active pour ce qui est de la recherche de nouveaux membres, s'étant concentrée sur une intégration plus poussée de ses membres existants. Toutefois, du fait de l'expansion des deux autres alliances, oneworld a également commencé à recruter activement de nouveaux membres en 2005 et 2006. Elle a annoncé trois nouveaux membres à part entière au début de 2007: Royal Jordanian Airlines, Malev Hungarian Airlines et Japan Airlines, cette dernière étant la seule compagnie mondiale parmi les dix premières de l'IATA à ne pas avoir été affiliée à une alliance jusque-là. Par contre, Aer Lingus a quitté l'alliance en avril 2007.

619. Le tableau 48 donne les principales données disponibles sur les activités des trois alliances mondiales au milieu de 2007.

**Tableau 48**  
**Données sur les services des trois alliances mondiales, milieu de 2007**

	<b>Star</b>	<b>SkyTeam</b>	<b>Oneworld</b>
<b>Nombre annuel de passagers (millions)</b>	405,7	364,49	321,3
<b>Vols quotidiens</b>	> 16 000	14 711	9 297
<b>Effectifs</b>	351 761	279 133	263 350
<b>Pays desservis</b>	155	151	142
<b>Aéroports desservis</b>	855	744	688
<b>Flottes</b>	2 777	2 189	2 339

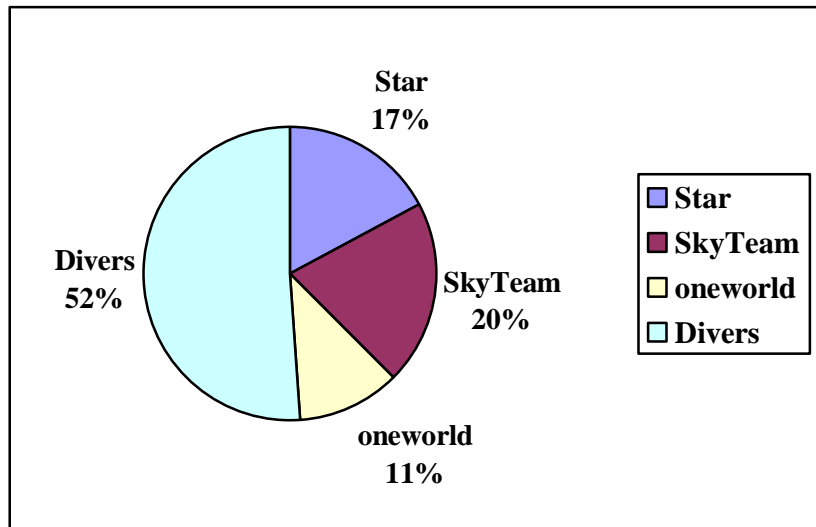
Notes: Les flottes ne comprennent pas les appareils des transporteurs de deuxième niveau.  
Les données relatives à Star Alliance portent sur les membres à part entière en mai 2007 (17 compagnies aériennes).  
Les données relatives à SkyTeam portent sur les membres à part entière à l'été 2007 (dix compagnies aériennes), sauf pour le nombre annuel de passagers (2006), les effectifs et la flotte (janvier 2007).  
Les données relatives à oneworld portent sur les membres à part entière en juillet 2007 (dix compagnies aériennes).

Sources: Sites Web des alliances ([www.staralliance.com](http://www.staralliance.com); [www.skyteam.com](http://www.skyteam.com); [www.oneworld.com](http://www.oneworld.com)).

620. Les graphiques 19 à 21 indiquent les parts respectives de marché des trois alliances mondiales en termes de nombre de passagers et de passagers-kilomètres payants. Les données correspondent à la situation actuelle des alliances (graphiques 19 et 20) et à ce qu'elle sera après la confirmation des nouvelles adhésions (graphique 21). Les données relatives aux parts de marché sont souvent contradictoires, en particulier lorsque les sources des données sont les alliances elles-mêmes. Les graphiques 19 à 21 ont par conséquent été établis sur la base des données figurant dans l'examen annuel des alliances publié par Airline Business.

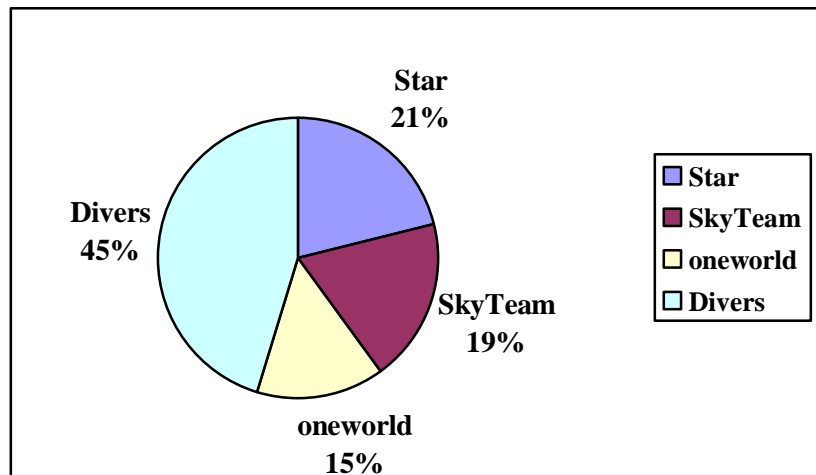
<sup>349</sup> Lors du premier examen, les membres de l'alliance étaient: American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific (membres fondateurs), plus Finnair, Aer Lingus, LAN et Iberia.

**Graphique 19**  
**Répartition du nombre mondial de passagers par alliance, 2006**



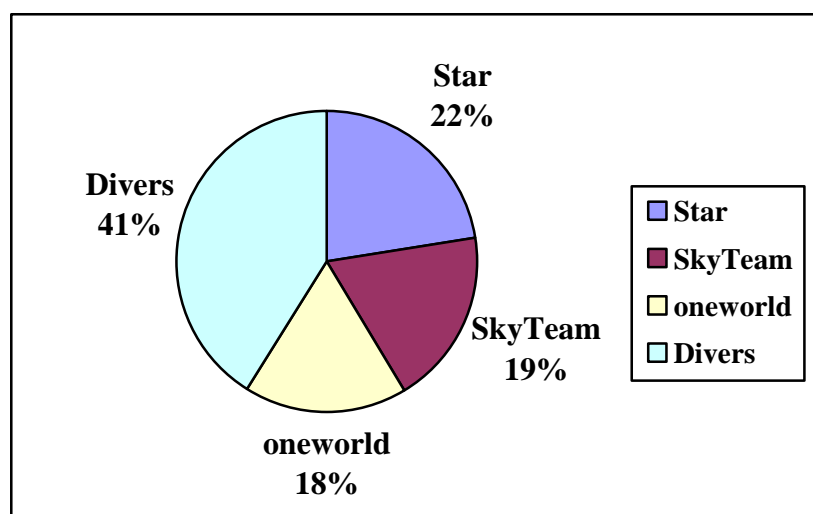
Source: Airline Business, septembre 2006.

**Graphique 20**  
**Répartition du nombre mondial de passagers-kilomètres payants par alliance, 2006**



Source: Airline Business, septembre 2006.

**Graphique 21**  
**Répartition du nombre mondial de passagers-kilomètres payants par alliance**  
**après confirmation de la modification de leur composition**



Source: Airline Business, septembre 2006.

621. Alors que les alliances s'approchent d'une couverture mondiale, il ne reste que deux régions géographiques importantes qui soient sous-représentées.

622. En premier lieu, le Moyen-Orient dont les compagnies aériennes se sont en grande partie abstenues d'adhérer à des alliances jusqu'à ce que Royal Jordanian adhère récemment à oneworld et où, de surcroît, les perspectives d'expansion des alliances mondiales ont été assombries par la création récente d'Arabesk, alliance panarabe de compagnies aériennes. Créée en octobre 2006, Arabesk assure la coordination des vols et le partage de codes entre Egyptair, Gulf Air, Middle East Airlines, Royal Jordanian, Saudi Arabian, Tunisair et Yemenia.

623. En deuxième lieu, l'Inde, où les trois alliances seraient à la recherche de partenaires. Toutefois, l'évolution en cours du marché indien, en raison des projets de fusions entre Air India et Indian Airlines et entre Jet Airways et Sahara Airlines, fait de ces transporteurs des cibles difficiles et pourrait avoir pour résultat qu'il n'y ait que deux partenaires potentiels pour les trois alliances.

624. En ce qui concerne les transporteurs, les plus importants qui ne soient pas membres d'une alliance sont Malaysia Airlines, Emirates et Virgin Atlantic. Seul le premier serait en pourparlers avec une alliance, à savoir SkyTeam.

ii) *Membres de deuxième niveau*

625. Conscients des difficultés qu'implique le maintien d'une alliance qui s'élargit, aussi bien Star que SkyTeam ont récemment mis en place une catégorie de membres de deuxième niveau pour les compagnies aériennes plus petites ou régionales. Dans ces programmes, les membres à part entière parrainent l'adhésion de compagnies plus petites. Ces dernières doivent alors intégrer leurs programmes de fidélisation avec ceux d'un membre de l'alliance (généralement celui qui les a parrainées) et sont représentées par celui-ci lors de l'adoption des décisions de l'alliance. Cette structure permet aux alliances d'étendre la couverture de leur réseau sans en compliquer l'organisation.

626. SkyTeam a ainsi vu l'adhésion en tant que membres associés de Kenya Airways, Air Europa, Middle East Airways, TAROM et COPA. Le transporteur national hongrois Malev, qui avait été

parrainé par CSA Czech Airlines pour adhérer aussi à SkyTeam en tant que membre associé, a finalement choisi de devenir membre à part entière de oneworld. Star Alliance, qui utilise l'expression "membres régionaux" pour désigner ses membres de deuxième niveau, a ainsi reçu l'adhésion de Blue 1, Adria Airways et Croatia Airlines.

*iii) Initiatives des alliances*

627. À sa création, Star Alliance a déclaré que 90 pour cent de ses activités porteraient sur la génération de recettes et seulement 10 pour cent sur des réductions de coûts. En fait, en particulier après le fléchissement entraîné par les événements du 11 septembre 2001, les alliances ont changé d'orientation et recherchent désormais aussi des moyens de réduire conjointement les coûts.

Génération de recettes

628. Les alliances se sont efforcées de trouver de nouveaux moyens de créer une reconnaissance de marque et une fidélité et d'améliorer l'expérience globale de la clientèle. La publicité à l'échelle d'une alliance est courante. Les aéronefs arborent de petits emblèmes de l'alliance, il est fait référence à l'alliance au début et à la fin de chaque vol et des campagnes de publicité couvrant spécifiquement les alliances ont été lancées. Star Alliance est allée plus loin en demandant à ses membres de peindre un petit nombre de leurs avions aux couleurs de Star au lieu de leurs couleurs traditionnelles.

629. Les alliances ont également créé en matière de billetterie de nouvelles options, qui permettent sur leur réseau une certaine souplesse à des tarifs favorables. Dans les trois alliances, on constate une augmentation du nombre de billets régionaux et "tour du monde" avec des options et destinations plus nombreuses. De nouvelles initiatives ont été prises en particulier pour attirer les voyageurs d'affaires: oneworld a ainsi offert des tarifs spéciaux aux organisateurs de conférences et autres manifestations pour le transport de tous les participants par des compagnies membres et aux PME pour leurs grosses commandes; SkyTeam a annoncé de son côté des projets similaires.

630. Pour satisfaire davantage les passagers, les alliances se sont efforcées de faciliter leur vécu en aéroport et de réduire les durées de transfert. Toutes ont cherché à regrouper leurs membres à proximité les uns des autres dans les terminaux des aéroports et des progrès ont été réalisés à cet égard. Au Japon, l'aéroport de Narita a été réaménagé pour grouper les partenaires de Star et de oneworld et permettre un nombre limité de transferts intérieurs dans ce qui était une aérogare exclusivement réservée aux vols internationaux. Oneworld a également réussi à ramener de quatre à deux le nombre d'aérogares utilisées par ses membres à Heathrow et à faire des aménagements similaires dans le nouvel aéroport de Madrid.

631. Une autre innovation, qui permet non seulement de réduire les coûts mais aussi d'assurer une meilleure identification de l'alliance, consiste à installer dans les aéroports des guichets de billetterie et des installations d'enregistrement pour l'ensemble des membres. Ainsi, en 2006, Star Alliance a mis en place à l'aéroport Charles de Gaulle des guichets d'enregistrement self-service pour l'ensemble de l'alliance.

632. L'établissement de systèmes informatiques communs permet aux alliances de mieux servir les clients. De gros investissements ont été consentis par les compagnies aériennes pour assurer que les membres de l'alliance soient aussi informés que possible des vols de leurs partenaires. Star Alliance a été un précurseur à cet égard avec le lancement, en 2000, de StarNet, qui permet aux systèmes informatisés de communiquer les uns avec les autres tout en conservant leur individualité. Les principaux avantages de l'intégration et de la compatibilité informatiques sont de fournir des renseignements sur les vols des partenaires et de faciliter les transferts entre membres de l'alliance, l'acceptation mutuelle des points de fidélisation et la billetterie électronique entre compagnies.

633. Star est restée à l'avant-garde du développement de nouvelles technologies avec le lancement, à la fin de 2005, de sa plate-forme informatique commune. Celle-ci permettra à tous les transporteurs de l'alliance d'utiliser le même système et de traiter les passagers de leurs partenaires exactement comme les leurs. Les services et les produits seront mis en œuvre plus rapidement, ce qui réduira aussi les coûts des compagnies aériennes puisque, par exemple, les frais de transaction ne seront payés que sur les voyages complets et non sur les différents tronçons. À court terme, le nouveau système devrait être utilisé par Lufthansa et par le nouveau membre de l'alliance South African Airways, United – l'un des cofondateurs avec Lufthansa – devant faire la transition plus lentement en 2007 et 2008 en raison de la complexité plus grande qu'implique la migration depuis le système de réservation Apollo. D'autres membres passeront progressivement au nouveau système, StarNet, leur outil de communication intersystèmes, restant toutefois un outil important pendant la période intérimaire.

634. SkyTeam a préféré conserver un système de communication entre transporteurs qui permet à chaque membre d'accéder aux systèmes des autres sans adopter une plate-forme informatique commune. Oneworld, pour sa part, n'a pas même mis en place un outil de communication multilatéral, préférant que la communication informatique reste un effort bilatéral entre transporteurs. Toutefois, comme la plupart des grandes compagnies membres utilisent le système Amadeus, oneworld a été la première alliance, en 2005, à pouvoir offrir une billetterie électronique interlignes sur toutes ses routes.

#### Réduction des coûts

635. Les alliances se sont rendu compte que leur pouvoir d'achat collectif pouvait servir à réduire leurs coûts, même s'il a fallu supprimer ou réduire certains de leurs projets les plus ambitieux. L'achat massif d'aéronefs s'est révélé un projet pilote difficile pour les membres de Star Alliance, Lufthansa, Austrian Airlines, SAS et Air Canada. Toutefois, d'autres projets plus simples ont permis d'importantes économies pour les compagnies. Les membres de Star, par exemple, se sont servi de leur poids collectif pour chercher à obtenir des réductions de redevances aéroportuaires. Des spécifications communes pour les aéronefs à livrer ont été introduites au sein des alliances ou entre des groupes plus réduits de membres pour permettre des économies de maintenance et, à l'avenir, permettre aux membres de louer facilement des aéronefs les uns auprès des autres afin de répondre aux fluctuations saisonnières de la demande.

636. Star Alliance, étant le groupement le plus important, a ouvert la voie en matière d'achats en masse. Outre tout un système de commandes conjointes, elle a établi sa propre société indépendante d'achat de carburant pour obtenir les meilleurs prix possibles. Les membres de SkyTeam ont également collaboré de manière plus informelle pour faire des achats conjoints de carburant ainsi que de services mécaniques et de pièces. Oneworld, par contre, a choisi de ne pas avoir recours aux achats conjoints de carburant au motif que cela accroît les frais de transaction et que chacun de ses membres dispose d'un pouvoir d'achat propre considérable. L'alliance a toutefois effectué des achats conjoints de certains produits et de contrats de services.

637. Le soutien mutuel des membres d'une alliance est un facteur moins concret, mais très important de son développement. Les membres de Star Alliance ont continué d'aider les compagnies partenaires en difficulté. Ainsi, Air Canada a bénéficié du soutien des membres lorsqu'elle a été menacée de faillite. United, Air New Zealand et Varig ont également été aidés dans des circonstances analogues. En 2001, Korean Air a reçu une aide et un soutien importants de ses partenaires au sein de SkyTeam lorsqu'une série d'incidents avaient donné lieu à des inquiétudes en matière de sécurité.<sup>350</sup>

---

<sup>350</sup> Airline Business, septembre 2004.

iv) *Structure de gestion*

638. Les trois alliances mondiales diffèrent par leur structure de gestion. La gestion de Star Alliance est assurée de manière centrale par un effectif de plus de 70 personnes qui travaillent exclusivement pour elle. Malgré sa croissance rapide des dernières années, SkyTeam continue d'opérer comme un prolongement de ses membres: ce sont uniquement des employés des compagnies membres qui gèrent l'alliance et aucun ne consacre plus de la moitié de son temps aux affaires de l'alliance. Il y a certes eu des indications que certains changements pourraient intervenir à mesure que l'alliance croît et devient plus difficile à gérer de manière relativement informelle, mais aucun changement n'a encore été mis en œuvre à ce jour. Oneworld, de son côté, a une gestion intermédiaire: l'alliance possède une direction réduite, installée à Vancouver, mais dépend aussi beaucoup du travail accompli par les compagnies aériennes.

b) *Questions réglementaires*

639. Lors du premier examen, oneworld était l'alliance la plus désavantagée du fait qu'elle n'avait pas d'immunité antitrust. Alors que les partenariats Lufthansa-United, Air France-Delta et KLM-Northwest bénéficiaient d'une immunité antitrust, qui permettait de coordonner les capacités et les tarifs, British Airways et American avaient dû continuer de se faire concurrence en raison des préoccupations en la matière à Heathrow, où il y avait des restrictions relatives au nombre de transporteurs des États-Unis et où il existe de sérieuses contraintes concernant les créneaux.

640. Bien que sans immunité antitrust sur les lignes transatlantiques, oneworld a bénéficié de l'évolution positive des cinq dernières années en matière de lutte antitrust. En décembre 2003, en échange de la libération de créneaux pour permettre la concurrence sur certaines routes essentielles, Iberia et British Airways ont été autorisées par la Commission européenne à opérer en Europe en tant que coentreprise. British Airways a également obtenu du Ministère des transports des États-Unis une immunité antitrust limitée pour coordonner ses activités avec American Airlines. Cette décision, prise au milieu de 2003, permet aux deux transporteurs d'avoir un partage de codes sur les vols de correspondance d'American aux États-Unis et de British Airways au Royaume-Uni. Toutefois, le partage de codes ne peut être utilisé entre le Royaume-Uni et les États-Unis que sur un nombre limité de routes, concernant les aéroports secondaires de Manchester et Glasgow au Royaume-Uni. La signature récente de l'accord de première étape États-Unis-UE pourrait ouvrir la voie à une nouvelle évolution à cet égard. En dehors des changements intervenus sur le marché transatlantique, on relèvera aussi qu'en 2005, les opérations conjointes de Qantas et British Airways ont été validées pour une nouvelle période de cinq ans par les autorités chargées de la concurrence.<sup>351</sup>

641. D'autres alliances ont également connu des difficultés avec les organismes antitrust à mesure qu'elles se sont développées. En 2005, SkyTeam a présenté une demande pour étendre l'immunité transatlantique à KLM, Northwest, Air France, Delta, CSA Czech Airlines et Alitalia. Continental, qui avait adhéré à SkyTeam en 2004 et bénéficiait de l'immunité antitrust aux États-Unis avec Delta et Northwest, n'a pas été incluse dans la demande.<sup>352</sup> Mais American Airlines a critiqué l'exclusion de Continental, soutenant que la demande n'avait d'autre but que d'obtenir l'approbation et que Continental se joindrait *de facto* aux transporteurs bénéficiant de l'immunité. American a donc demandé que Continental indique au Ministère des transports (DOT) comment elle opérerait au sein de SkyTeam sans l'immunité dont bénéficieraient les autres partenaires et comment les partenaires américains prévoient de séparer la concurrence intérieure de la coopération internationale.<sup>353</sup>

---

<sup>351</sup> Airline Business, octobre 2004.

<sup>352</sup> Airline Business, février 2005.

<sup>353</sup> Aviation Daily, 3 mars 2005.

642. Le Ministère de la justice des États-Unis s'est dit préoccupé par l'association envisagée et en particulier le risque de collusion sur les routes intérieures des États-Unis et les routes transpacifiques du fait de la négociation et de la coordination des vols transatlantiques. Malgré les modifications apportées à la suite de cela au libellé de la demande, le Ministère a de nouveau rejeté la demande en 2006. De son côté, la Commission européenne s'est inquiétée d'une association qui inclurait les trois transporteurs américains.

643. En juin 2007, KLM, Northwest, Air France, CSA Czech Airlines et Alitalia ont refait une demande d'immunité antitrust auprès du DOT et y ont inclus une demande de coentreprise entre Air France, KLM, Northwest et Delta. Les compagnies espèrent que l'augmentation potentielle de la concurrence découlant de l'Accord de première étape États-Unis-UE de mars 2007 facilitera l'approbation de leur demande.<sup>354</sup>

644. Star Alliance a également eu des difficultés à obtenir l'agrément pour étendre à trois autres membres son programme de coordination transatlantique qui couvrait cinq partenaires. Cependant, le 19 décembre 2006, le DOT a accordé l'immunité antitrust aux trois nouveaux partenaires européens de Star, à savoir Swiss, TAP et LOT.<sup>355</sup>

## **2. Accords de partage de codes**

### **a) Aspects réglementaires**

645. Comme on l'a indiqué dans la compilation (paragraphe 21, page 258), le partage de codes est défini par l'OACI comme "la pratique par laquelle un transporteur permet à un deuxième transporteur d'utiliser son code indicatif de compagnie aérienne sur un vol, ou la situation où deux transporteurs partagent le même code indicatif de compagnie aérienne sur un vol".

646. Si le cadre réglementaire des accords de partage de codes n'a guère changé au cours de la période à l'examen, cette pratique mérite, étant donné son caractère quasi universel, un examen plus détaillé et structuré que celui qui figure dans la section pertinente de la documentation établie pour le premier examen (voir compilation, pages 256 à 260).

647. À l'origine, le partage de codes était un "stratagème" utilisé par quelques transporteurs de pays développés pour apparaître sur les premières pages des affichages SRI. Au fil des années, comme l'indique le tableau 49, les accords de partage de codes sont devenus une pratique très répandue, encouragée par les alliances et favorisée du fait des avantages financiers concrets qu'ils apportent tant au transporteur qui fait la vente qu'à celui qui assure le vol.

---

<sup>354</sup> Financial Times, 29 juin 2007.

<sup>355</sup> Aviation Daily, 20 décembre 2006.

**Tableau 49**  
**Avantages et risques du partage de codes pour le transporteur**  
**qui fait la vente et celui qui assure le vol**

	<b>Avantages</b>	<b>Risques</b>
<b>Transporteur qui fait la vente</b>	<p>Retenir ou attirer le client en offrant un "réseau mondial" sans avoir besoin de faire l'investissement nécessaire ou de courir des risques d'exploitation moyennant un investissement financier minime (somme forfaitaire payée pour l'achat de places au transporteur assurant l'exploitation).</p> <p>Réalisation d'un bénéfice limité, mais virtuellement garanti.</p>	<p>Réputation ternie si l'avion du transporteur assurant l'exploitation s'écrase.<sup>356</sup></p> <p>Faillite du partenaire menaçant l'existence du réseau mondial.<sup>357</sup></p> <p>Impossibilité de vendre toutes les places achetées ou de les vendre à profit.<sup>358</sup></p>
<b>Transporteur qui assure le vol</b>	<p>Attirer de nouveaux clients, amenés par le partenaire d'une zone géographique où le réseau commercial du transporteur assurant l'exploitation peut ne pas être très développé (par exemple Air France, dont le réseau commercial aux États-Unis n'est pas très développé, bénéficiera du fait que des passagers de Delta voudront prolonger leur voyage à partir de Paris).<sup>359</sup></p> <p>En cas d'accord bilatéral et réciproque de partage de codes (par exemple British Airways et Qantas sur tous leurs vols, dans les deux sens, sur la "route Kangourou"), offrir artificiellement une fréquence plus élevée de vols à ses propres clients tout en conservant une partie des bénéfices.</p>	<p>Offre de prix plus avantageux par le transporteur assurant la vente (tarifs plus bas que ceux du transporteur assurant l'exploitation) de sorte que les clients finissent par aller au premier plutôt qu'au second.<sup>360</sup></p>

Source: Secrétariat de l'OMC.

648. S'ils sont par définition commerciaux et n'impliquent pas l'exercice physique de droits de trafic par le transporteur qui fait la vente (pour l'évolution des aspects vente et commercialisation des accords de partage de codes, voir aussi le document S/C/W/270, paragraphe 198, page 55 et tableau A1, page 68), les accords de partage de codes restent assujettis à l'approbation des pouvoirs publics pour des raisons historiques, des considérations de sécurité et des préoccupations d'ordre concurrentiel.

<sup>356</sup> D'où l'existence dans certains pays, tels que les États-Unis, d'une législation prescrivant une évaluation de la sécurité, sans laquelle aucune autorisation n'est accordée par les pouvoirs publics.

<sup>357</sup> Par exemple, Lufthansa et Air France ont été ainsi menacées lorsque United Airlines et Delta étaient sous la protection du chapitre 11 sur les faillites. Paradoxalement, les accords de partage de codes, et encore davantage les alliances, peuvent déclencher un mouvement de solidarité et de soutien en faveur des compagnies aériennes en difficulté financière, précisément dans le but d'assurer la survie du réseau.

<sup>358</sup> D'où la multiplication de formules souples (par exemple accords de blocage de places, accords de vente libre) permettant au transporteur assurant la commercialisation d'ajuster le nombre de places achetées en fonction de la demande.

<sup>359</sup> D'où l'importance du choix du partenaire et la compétition pour faire entrer les grands transporteurs "indépendants" (par exemple indiens, chinois, japonais et russes) dans les alliances et les accords de partage de codes.

<sup>360</sup> D'où l'importance de pouvoir coordonner les horaires de vols et les tarifs, ce qui exige l'agrément des autorités chargées de la concurrence.



649. L'agrément des pouvoirs publics peut être bilatéral ou "doublement unilatéral".

650. L'agrément bilatéral peut prendre la forme d'une clause autorisant les arrangements de coopération dans le cadre des ASA bilatéraux respectifs. Ce type de clause a été analysé en détail dans le QUASAR (voir le document S/C/W/270/Add.1, paragraphes 71 et 72 à la page I.37, paragraphe 144 à la page I.50 et graphique 4 à la page I.53). L'agrément bilatéral peut aussi figurer dans un mémorandum d'accord confidentiel, auquel cas il échappe à la base de données de la WASA et, par conséquent, au QUASAR. Enfin, l'agrément bilatéral peut aussi être accordé par simple référence dans les comptes rendus des réunions pertinentes entre les autorités aéronautiques des parties concernées.

651. L'agrément du partage de codes peut également être "doublement unilatéral". Dans ce cas, chaque partie approuve séparément la demande de partage de codes et l'accord ne peut entrer en vigueur que lorsque les deux agréments ont été obtenus.

652. Il existe deux types principaux d'accords de partage de codes.

653. On a, en premier lieu, l'**accord de partage de codes bilatéral**, c'est-à-dire un accord par lequel un transporteur de la partie A et un transporteur de la partie B conviennent d'un partage de codes sur un vol entre le territoire de la partie A et le territoire de la partie B. Dans ce cas, il faut l'agrément réglementaire des deux parties. Un tel accord de partage de codes bilatéral est équivalent à un exercice "virtuel" de droits de trafic de troisième et/ou de quatrième libertés. Comme on peut aussi avoir un partage de codes sur des destinations intérieures (par exemple Lufthansa sur un vol Chicago-Dallas ou, symétriquement, United Airlines sur un vol Francfort-Berlin), les accords de partage de codes bilatéraux peuvent comporter un segment de cabotage, que celui-ci soit en continuation ("huitième liberté virtuelle") ou autonome ("neuvième liberté virtuelle").

654. On peut avoir, en deuxième lieu, un accord de partage de codes avec un pays tiers. Dans ce cas, un transporteur de la partie A partage en qualité de transporteur assurant la commercialisation le code d'un vol d'un transporteur de la partie B:

- entre le territoire de la partie B et le territoire de la partie C en continuation d'un vol en provenance de A ("cinquième liberté virtuelle"); ou
- entre le territoire de la partie B et le territoire de la partie C sans aucun lien avec le territoire de la partie A ("septième liberté virtuelle").

655. Comme l'expliquent les tableaux 50 et 51, les gouvernements dont l'approbation est nécessaire dans le cas d'un accord de partage de codes avec un pays tiers sont les mêmes que ceux qui interviennent dans l'octroi de l'exercice physique des droits de cinquième et septième libertés.

**Tableau 50**  
**Agréments requis pour l'exercice des droits de trafic de cinquième liberté**

	Segment concerné	Agréments requis	Agrément non requis
<b>Transporteur de la partie A</b>	A - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">B - &gt; C</span>	AB (5 <sup>ème</sup> liberté avec B comme point intermédiaire) AC (5 <sup>ème</sup> liberté avec C comme point en continuation)	BC

Source: Secrétariat de l'OMC.

**Tableau 51**  
**Agréments requis pour l'exercice des droits de trafic de septième liberté**

	<b>Segment concerné</b>	<b>Agréments requis</b>	<b>Agrément non requis</b>
<b>Transporteur de la partie A</b>	<b>B -&gt; C</b>	AB (le transporteur de A étant désigné par A pour le segment BC) AC (le transporteur de A étant désigné par A pour le segment BC)	BC

Source: Secrétariat de l'OMC.

656. Ainsi qu'il est indiqué dans la compilation (pages 259 et 260, paragraphes 28 à 36), il n'y a pas accord universel sur la nécessité de disposer des droits de trafic sous-jacents pour appliquer un accord de partage de codes avec un pays tiers. L'OACI relève que c'est "devenu une **pratique générale** [pas de caractères gras dans l'original] que [...] les droits de trafic sous-jacents soient requis pour les services internationaux de partage de codes".<sup>361</sup>

b) Aspects commerciaux

657. L'OACI ne recueille plus de renseignements sur la conclusion d'accords de partage de codes, ce qui rend impossible la mise à jour des tableaux A4 a) et A4 b) des pages 275 à 278 de la compilation. Il existe néanmoins une série complète et homogène de données sur le partage de codes couvrant la période à l'examen: elle figure dans le rapport spécial annuel sur les alliances publié par Airline Business.

658. Sous réserve de l'accord des Membres, le Secrétariat se propose d'intégrer entièrement les accords de partage de codes dans une future version révisée du QUASAR. Pour chaque ASA bilatéral, elle indiquerait l'existence ou l'absence d'accords de partage de codes bilatéraux et avec un pays tiers, ainsi que les paires de villes concernées et donc le type de liberté "virtuellement" exercée. Cela complèterait le relevé de l'exercice physique des droits de cinquième, septième, huitième et neuvième libertés que le Secrétariat prévoit également d'établir.

---

<sup>361</sup> Secrétariat de l'OACI, "Regulatory and Industry Overview", document d'information présenté au Colloque mondial sur la libéralisation du transport aérien, 18-19 septembre 2006, disponible à l'adresse suivante: <http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/dubai2006/RegulatoryIndustryOverview.pdf>.