

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/284

21 septembre 2007

(07-3981)

Conseil du commerce des services

DEUXIÈME EXAMEN DE L'ANNEXE SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS

POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DU QUASAR ET DU LOGICIEL ASAP

Note du Secrétariat¹

I. INTRODUCTION

1. Le présent document a été établi à la demande du Conseil du commerce des services. Lors de la deuxième réunion consacrée au deuxième examen de l'Annexe sur les transports aériens, tenue le 1^{er} mars 2007, le Conseil a prié le Secrétariat de fournir une liste des améliorations qui pourraient être apportées à la méthode et à la base de données utilisées pour l'examen quantitatif des Accords sur les services aériens (QUASAR) et son logiciel de visualisation, le Projecteur d'accords sur les services aériens (ASAP).

2. Pour commencer, il convient de noter que le QUASAR, sous sa forme actuelle, n'a pas été exploité à 100 pour cent de ses possibilités par suite de contraintes de temps et de ressources. Une analyse complémentaire pourrait être entreprise sur la base des renseignements qui y figurent (par exemple par paires de régions, fourchettes de trafic, niveau de développement, etc.), et des régressions économétriques pourraient être effectuées pour examiner, par exemple, les déterminants du trafic. Le Secrétariat est disposé à entreprendre ces travaux complémentaires si les Membres le souhaitent.

3. Le QUASAR et l'ASAP ont été élaborés par le Secrétariat dans un laps de temps relativement court, à partir d'un logiciel standard (Microsoft Excel) et en ayant recours à un financement extérieur additionnel (14 000 francs suisses pour l'élaboration de l'ASAP) et des ressources humaines supplémentaires (un stagiaire pendant six mois) très limités. Les données concernant le trafic ont été communiquées gracieusement par l'Association internationale du transport aérien (IATA)², alors qu'elles sont normalement vendues.

4. Avec du temps et des ressources supplémentaires, les données sur lesquelles se fondent le QUASAR et l'ASAP, les résultats obtenus et affichés ainsi que leurs fonctionnalités pourraient être relativement facilement améliorés et affinés. La décision par les Membres de procéder à une partie ou à la totalité des améliorations proposées aurait toutefois des incidences en termes de calendrier, de diffusion et de soutien informatique.

5. Il convient de noter que les propositions d'amélioration figurant ci-après constituent ce que le Secrétariat estime être réalisable à condition que des ressources adéquates soient allouées, compte tenu des renseignements dont il dispose actuellement. On ne peut cependant pas exclure qu'en donnant suite aux suggestions dont pourraient convenir les Membres, le Secrétariat se heurte à des

¹ Le présent document a été établi par le Secrétariat sous sa propre responsabilité et sans préjudice des positions des Membres ni de leurs droits et obligations dans le cadre de l'OMC.

² Sous réserve de restrictions d'utilisation convenues au préalable.

difficultés imprévues ou encore découvre d'autres possibilités d'amélioration découlant des données ou de nouvelles recherches théoriques.

6. Enfin, la liste des améliorations possibles ci-après n'est évidemment pas exhaustive et le Secrétariat est disposé à envisager la possibilité de donner suite à toute suggestion additionnelle que formuleraient les Membres.

II. INTRODUCTION POSSIBLE DU QUASAR ET DE L'ASAP SUR LE SITE WEB PUBLIC DE L'OMC

7. Lors de la réunion du Conseil consacrée à l'examen, le 1^{er} mars 2007, plusieurs Membres ont indiqué qu'ils seraient favorables à l'introduction du QUASAR et de l'ASAP sur le site Web public de l'OMC.³ Cependant, aucune décision finale n'a été prise à cet égard.

Les Membres souhaiteront peut-être prendre une décision finale concernant l'introduction du QUASAR et de l'ASAP sur le site Web public de l'OMC.

8. Il convient de noter que le QUASAR est déjà accessible au grand public via le système "Documents en ligne" de l'OMC, depuis sa mise en distribution générale le 30 janvier 2007. Cependant, il n'est disponible que sous forme de 24 fichiers différents et n'est en l'état pas facile à consulter (par exemple État contractant par État contractant) ni à télécharger. La proposition consisterait donc à créer une page Web dédiée au QUASAR qui permettrait d'effectuer des recherches dans le document selon différents critères et de le télécharger plus facilement.

9. Si une décision positive est prise à cet égard, la version qui serait affichée sur le Web serait celle qui a été distribuée pour la réunion de mars 2007 ("QUASAR 1.0"), avec les modifications nécessaires pour tenir compte des communications présentées par les Membres afin de corriger ou de compléter les renseignements concernant des accords sur les services aériens figurant dans le QUASAR ("QUASAR 1.1"). Cependant, à la date de publication du présent document, un Membre seulement, l'Australie, avait fourni des renseignements complémentaires au Secrétariat; la date butoir convenue par les Membres pour la présentation de ces renseignements est le 2 octobre 2007.

Compte tenu des renseignements limités reçus à ce jour par le Secrétariat, les Membres souhaiteront peut-être envisager la possibilité de reporter la date limite mentionnée ci-dessus.

III. POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DES DONNÉES SUR LESQUELLES SE FONDENT LE QUASAR ET L'ASAP ET DES RÉSULTATS OBTENUS ET AFFICHÉS

A. POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DES DONNÉES DE BASE

10. Le QUASAR contient deux types de données: d'ordre réglementaire, qui consistent essentiellement en résumés codifiés des accords bilatéraux figurant dans la base de données des Accords sur les services aériens dans le monde (WASA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); et d'ordre commercial, à savoir les statistiques de l'IATA sur le trafic de passagers et les données de l'IATA en passagers-kilomètres pour les services existants.

³ Voir le document S/C/M/87, page 16, paragraphe 74.

1. Données réglementaires

11. L'échantillon d'Accords sur les services aériens (ASA) qu'utilise actuellement le QUASAR pourrait être élargi au-delà de la WASA en utilisant les sources suivantes: la base de données d'Aeroaccords, l'application DAGMAR du service juridique de l'OACI, le Recueil des traités de l'ONU, des recherches sur le Web et des communications individuelles des Membres, s'ils le souhaitent.

12. Le codage des dispositions de tout nouvel accord ou de tout accord actualisé serait effectué d'une manière transparente, de la même manière que les accords plurilatéraux ont été profilés dans le document S/C/W/270/Add.2, de façon à permettre aux Membres concernés d'apporter d'éventuelles corrections.

13. À plus long terme, une base de données des textes de tous ces accords pourrait être créée. Une telle base de données permettrait de suivre toutes les modifications successives pertinentes pour le QUASAR, fonctionnalité qui est actuellement absente de la WASA.

2. Données commerciales

14. Les données sur le trafic de l'IATA qui sont actuellement utilisées concernent le nombre effectif de passagers transportés. Cela donne le même poids à un passager qui fait le trajet Zurich-Paris qu'à un autre qui voyage entre Zurich et Sydney. Pour corriger cette distorsion, il serait préférable d'utiliser, comme le font les professionnels du secteur, les données exprimées en passagers-kilomètres payants (PKP). Cela constituerait la meilleure approximation des données sur le trafic puisqu'il n'existe pas de données en valeur accessibles publiquement par paire de villes ou paire de pays. L'IATA vend un tel jeu de données exprimées en passagers-kilomètres.

15. Les statistiques relatives au coefficient de remplissage de l'OACI pourraient aussi être utilisées en combinaison avec les données sur le trafic de l'IATA, sous réserve que les deux soient compatibles, pour calculer la capacité déployée.

16. Enfin, on identifie maintenant les services existants par le biais des renseignements de l'IATA sur les services directs, c'est-à-dire les vols effectués sous le même numéro de vol par les compagnies aériennes membres de l'IATA. Des travaux complémentaires permettraient de distinguer, dans les services directs, les services sans escale qui fournissent une mesure intéressante du degré de "connectivité" d'un réseau aérien donné.

B. AMÉLIORATION DES RÉSULTATS OBTENUS ET AFFICHÉS

17. Les améliorations des données de base décrites plus haut permettraient:

- a) de cartographier les droits de trafic de cinquième et septième libertés en termes juridiques (octroi intégral, octroi partiel, absence de droits) et en termes commerciaux (utilisation effective, exercice par le biais du partage de codes, non-utilisation des droits). Sous réserve que les données de base soient disponibles, ces renseignements pourraient prendre en compte les restrictions géographiques (par exemple certaines paires de villes seulement) et les restrictions de capacité. Ces droits pourraient être indiqués de deux manières différentes. Premièrement, du point de vue d'un segment bilatéral (c'est-à-dire pour une paire de pays donnée ou, éventuellement, une paire de villes, les transporteurs bilatéraux et les transporteurs de pays tiers qui sont autorisés/présents). Deuxièmement, du point de vue de la "combinaison des droits"; c'est-à-dire en prenant un accord bilatéral comme "pivot" et en analysant comment il se combine avec d'autres accords pour permettre (et dans quelle mesure) des droits de

cinquième ou de septième libertés. Cela ne permettrait cependant pas de fournir des données sur le trafic puisque le calcul, sur la base des données publiquement disponibles, du volume de trafic réalisé au titre des droits de cinquième et septième libertés, reste à ce stade un problème insoluble. Le Secrétariat suivrait néanmoins de près toute évolution de la recherche à cet égard et en tiendrait compte, selon qu'il conviendrait;

- b) de cartographier et, éventuellement, de mesurer les rares cas de droits de trafic de huitième et de neuvième libertés;
- c) d'incorporer dans les profils et les résultats les ASA plurilatéraux qui font actuellement l'objet d'un traitement distinct dans le cadre du QUASAR et ne sont pas couverts dans l'ASAP;
- d) d'indiquer des renseignements complémentaires concernant la capacité, la désignation, le partage de codes⁴ (y compris le partage de codes avec des pays tiers) et la propriété⁵;
- e) sous réserve que les données de base soient disponibles (en particulier DAGMAR de l'OACI et Aeroaccords), d'étendre et d'adapter le QUASAR et l'ASAP au trafic de fret⁶;
- f) de tenir compte des routes;
- g) sous réserve des décisions concernant les TI (voir ci-dessous), d'adapter éventuellement le QUASAR et l'ASAP aux besoins spécifiques de l'utilisateur (par exemple en attribuant des poids différents aux différents éléments concernant l'accès aux marchés, en éliminant des éléments spécifiques ou en en rajoutant);
- h) d'introduire une "dimension temporelle", autre caractéristique qui est absente de la WASA.

IV. INCIDENCES

A. INCIDENCES DE L'INTRODUCTION DU QUASAR ET DE L'ASAP SUR LE WEB

18. Si la création d'une page spécifiquement consacrée au QUASAR sur le site Web public de l'OMC est une tâche relativement facile, la consultation en ligne de l'ASAP exigerait probablement de nouvelles adaptations informatiques. Le logiciel ASAP a été au départ conçu pour un support CD-ROM et, compte tenu du budget et du temps très limités qui ont été consacrés à son élaboration, il ne remplira probablement pas toutes les conditions préalables nécessaires pour être une véritable base de données consultable de l'OMC. Son affichage sur le Web pourrait donc nécessiter quelques mois de travail supplémentaires. Si les Membres en conviennent, le Secrétariat a l'intention de s'atteler à cette tâche dans la mesure où l'ASAP fait partie intégrante du QUASAR et permet en particulier de visualiser des données qui ne sont pas facilement accessibles à partir du QUASAR (par exemple des données réglementaires et commerciales se rapportant à une sélection donnée d'accords bilatéraux).

⁴ Voir le document S/C/W/270/Add.2, page 401, paragraphe 658.

⁵ Voir le document S/C/W/270/Add.2, page 408, paragraphe 673.

⁶ Voir le document S/C/W/270/Add.2, page 331, paragraphe 469.

19. L'ASAP sera aussi mis à disposition du grand public par la vente du CD-ROM, seul ou accompagné des publications se rapportant à l'examen.⁷

B. ASPECTS DU SOUTIEN INFORMATIQUE

20. Une solution logicielle plus élaborée est nécessaire pour la base de données. La taille de la base de données QUASAR (environ 100 000 entrées) dépasse déjà les capacités d'Excel. Une application professionnelle, par exemple SQL (qui est utilisé pour la BDI), devrait être utilisée si le volume des données était appelé à augmenter, ce qui serait inévitablement le cas si de nouveaux accords étaient introduits et les accords existants actualisés, *a fortiori* si les améliorations structurelles proposées ci-dessus sont retenues par les Membres.

21. Une telle migration logicielle serait aussi nécessaire pour permettre de nouvelles possibilités d'amélioration, par exemple la possibilité demandée par certains Membres d'éliminer du QUASAR des éléments de pondération qu'ils ne considèrent pas comme restrictifs.

⁷ Jusqu'ici, ont été publiés la documentation concernant le premier examen (S/C/W/163 et ses addenda) et le document S/C/W/270 concernant le deuxième examen, respectivement sous forme d'un volume bleu dans les trois langues officielles et d'un volume violet en anglais seulement.