

## B LE COMMERCE INTERNATIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN: ÉVOLUTION RÉCENTE ET QUESTIONS DE POLITIQUE

### 1. INTRODUCTION

Comme c'est le cas pour d'autres services de transport, la relation entre le transport aérien et le commerce international se situe à deux niveaux. D'une part, le transport aérien est commercialisé en tant que service à part entière. D'autre part, il constitue un service intermédiaire essentiel pour de nombreux autres types d'échanges, qu'il s'agisse de marchandises ou de services (par exemple le tourisme). De nombreuses études ont fait ressortir l'importance d'une infrastructure de transport aérien fiable, efficace et efficiente, notamment dans les pays en développement, pour assurer la matérialisation des avantages du commerce (OMC, 2004). Ces études ont également souligné la contribution importante de l'aviation civile internationale au processus de développement et le rôle qu'elle joue dans les décisions commerciales et touristiques d'un grand nombre de personnes. Ce rôle est appelé à se développer avec l'innovation technologique, la déréglementation et l'élargissement de l'accès aux marchés pour les entreprises étrangères - autant de facteurs qui rendent le transport aérien plus accessible à une clientèle plus large dans un plus grand nombre de pays.

Malgré l'importance du transport aérien et l'attrait de longue date qu'il exerce sur l'être humain, le secteur semble engagé dans une lutte constante pour sa survie. Les médias soulignent invariablement que le secteur est rarement rentable. Lorsqu'un grand transporteur aérien a des difficultés, il fait la une des journaux, et lorsqu'il fait faillite, sa chute a des conséquences économiques et sociales à grande échelle, notamment la perte d'emplois et, dans certains cas, une perte de prestige lorsque c'est un transporteur national qui se retire du marché.<sup>1</sup>

Bien sûr, les nouvelles ne sont pas toujours mauvaises. Les transporteurs à bas coûts ont créé un nouveau modèle d'entreprise; dans certaines régions, ils ont rendu le transport aérien plus accessible tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale en établissant de nouveaux services et en assurant des liaisons existantes à un coût nettement moindre. Par ailleurs, on prévoit que l'Airbus 380, le plus gros avion de transport de passagers du monde, présenté au public au début de 2005, transformera l'industrie comme le Boeing 747 l'a fait il y a 30 ans.<sup>2</sup> À ces innovations mécaniques s'ajoute la rapide acceptation d'Internet comme outil de transaction dans le domaine du transport aérien.

Les politiques gouvernementales régissant l'industrie du transport aérien international ne sont pas restées statiques. Relever le défi de la compétitivité du secteur n'a toutefois pas été facile. Un certain nombre d'administrations nationales à différents niveaux de développement ont expérimenté tout un ensemble de politiques de vaste portée, axées sur la déréglementation de l'admission, l'accroissement de la participation étrangère, la libéralisation de l'accès aux marchés et l'assouplissement des restrictions en matière d'infrastructures. Ces politiques ont connu des fortunes diverses. Il n'existe aucune formule universelle pour concilier les objectifs parfois conflictuels que sont la rentabilité et la fourniture adéquate de services de transport aérien international. Il reste donc plusieurs enjeux et questions en suspens quant au rôle que peut jouer le système international pour assurer la concurrence.

La présente étude a pour but d'analyser l'évolution du secteur du transport aérien international et d'examiner son incidence sur le commerce international des services de transport aérien et sur le commerce des marchandises et des services d'une manière générale. Elle débute par une clarification des mécanismes par lesquels le transport aérien contribue au commerce international (section 2). Vient ensuite une analyse économique du système de transport aérien international (section 3). Une synthèse de ces deux étapes de l'analyse figure à la section 4, qui évalue la nature de la concurrence dans le secteur du transport aérien international et ses répercussions sur le commerce international.

<sup>1</sup> Parmi les effondrements récents fortement médiatisés figurent ceux d'Ansett Airlines en Australie en 2001 et d'Air Afrique en 2002. Air Afrique était la propriété de onze États de l'Afrique de l'Ouest.

<sup>2</sup> Une version modifiée du Boeing 747, le 747-400, capable d'effectuer des vols transpacifiques sans escale, a été lancée en 1989.

L'une des conclusions qui se dégagent de l'analyse est que l'industrie fait face à deux enjeux fondamentaux: les moyens à prendre pour garantir la concurrence (section 5) et la poursuite du débat visant à déterminer si des règles multilatérales en matière d'accès aux marchés dans le transport aérien international contribueraient de manière positive à l'efficacité du système commercial (section 6).

## 2. LE COMMERCE INTERNATIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

L'approche classique de l'analyse commerciale d'un secteur consiste à examiner la configuration, le volume et la valeur des échanges internationaux. Cette approche est difficilement applicable dans l'industrie du transport aérien international, en raison de la pénurie de données et de la complexité de l'industrie. À titre d'exemple, les données relatives au nombre de passagers transportés d'un pays à un autre peuvent être intégrées dans la catégorie des importations ou des exportations, selon l'origine des passagers et la nationalité de l'entreprise qui les transporte. Par ailleurs, les dépenses des passagers dans le pays où ils débarquent peuvent avoir des incidences sur la balance des paiements. Les dépenses directes et indirectes peuvent donc être classées dans plusieurs catégories, ce qui crée un problème d'estimation.

Malgré ces limitations, les données dont on dispose sur les caractéristiques et les résultats de l'industrie donnent une indication du type de résultats que l'on obtiendrait en présence d'un éventail complet de données commerciales. Par conséquent, la présente section adopte une approche plus générale en utilisant des données génériques de transport aérien pour cerner les nombreux couplages qui existent entre l'industrie du transport aérien et les schémas commerciaux internationaux.

### a) Production et performance de l'industrie

La performance de l'industrie du transport aérien tient aux mêmes facteurs généraux qui déterminent la performance économique. Parmi ces facteurs figurent la croissance du produit intérieur brut (PIB), l'expansion du commerce international des marchandises et des services et la croissance des autres branches de production qui utilisent l'avion comme mode de transport des personnes et des marchandises. De fait, la croissance soutenue de l'économie mondiale au cours des deux dernières décennies et l'essor des échanges mondiaux se sont traduits par une évolution nettement positive du trafic aérien international.

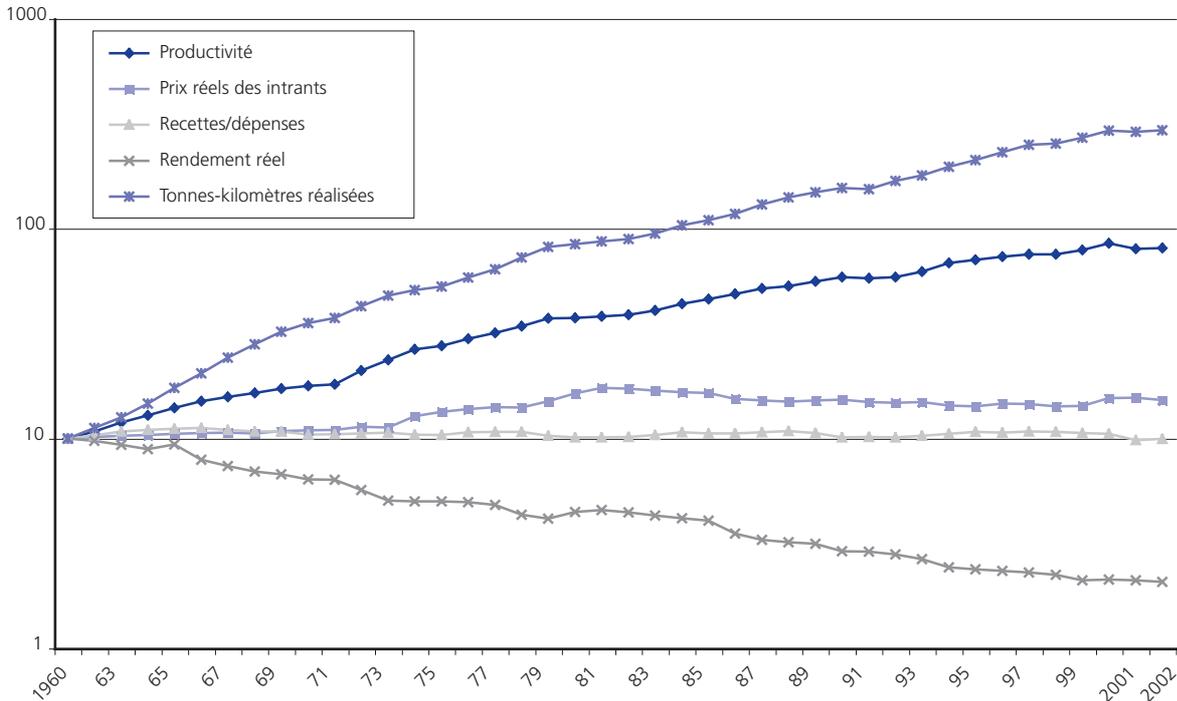
Des facteurs spécifiques infléchissent eux aussi la performance du secteur. À cet égard, l'industrie du transport aérien ne diffère aucunement des autres branches de production – les chocs exogènes peuvent avoir des effets positifs ou négatifs sur sa performance. Les événements comme ceux du 11 septembre 2001 sont un exemple des mécanismes par lesquels un événement extérieur peut induire des répercussions profondes sur l'industrie. La vogue d'Internet, notamment pour le contact direct entre l'entreprise et le client, constitue un autre exemple.

Le graphique 1 illustre, à l'aide d'un certain nombre d'indicateurs, la performance économique globale de l'industrie durant les 40 dernières années. D'une part, le trafic global, exprimé en tonnes-kilomètres réalisées (TKR), a connu une augmentation constante.<sup>3</sup> Les deux seules exceptions ont été les années 1991 et 2001. D'autre part, les rendements réels ont fléchi car le ratio des recettes aux dépenses est demeuré statique. Pris ensemble, ces deux indicateurs portent à croire que les résultats financiers de l'industrie ont été relativement statiques en termes absolus et en baisse lorsqu'on les exprime sous forme de logarithmes comme dans le graphique. Ces résultats modestes s'inscrivent dans un contexte de renchérissement des facteurs de production, notamment le carburant et la main-d'œuvre, et de gains de productivité.

Le tableau 1 présente un plus vaste ensemble d'indicateurs de performance pour une période plus récente et spécifiquement pour les voyages internationaux. Ces données montrent que les voyages internationaux, en pourcentage du total des voyages, occupent une place de plus en plus importante. En 1991, ils représentaient 23,5% du transport de passagers. En 2002, ce chiffre était passé à 34%. Des augmentations du même ordre ont été enregistrées pour ce qui concerne les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de fret. Au total, le transport aérien international représente 68% du total des tonnes-kilomètres réalisées par l'industrie.

<sup>3</sup> Une tonne-kilomètre correspond à une charge d'une tonne transportée sur une distance d'un kilomètre. Par conséquent, le transport de 3 tonnes sur une distance de 2 kilomètres donne 6 tonnes-kilomètres.

Graphique 1  
Performance de l'industrie du transport aérien, 1960-2002  
(Échelle logarithmique)



Source: OACI.

Tableau 1  
Trafic international des compagnies aériennes régulières, 1991-2002

	Passagers transportés		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret transportées		Tonnes de fret-kilomètres		Total tonnes-kilomètres	
	Millions	Part du total	Millions	Part du total	Millions	Part du total	Millions	Part du total	Millions	Part du total
1991	266	23,4	861530	46,7	8,5	48,6	46410	79,3	128280	55,6
1992	299	26,1	982490	50,9	9,3	52,8	50750	81,0	143600	59,3
1993	319	27,9	1047380	53,7	10,3	56,9	56050	81,9	155490	62,0
1994	347	28,1	1143180	54,4	11,8	57,6	64700	83,8	173080	63,3
1995	375	28,8	1249160	55,6	13,0	58,6	70340	84,6	189430	64,4
1996	412	29,6	1380680	56,8	13,6	58,6	75510	84,7	206870	65,2
1997	438	30,1	1468150	57,1	15,7	59,5	87740	85,3	227390	66,1
1998	458	31,1	1512040	57,5	15,8	59,6	87050	85,5	231440	66,4
1999	493	31,6	1622250	58,0	17,3	61,6	93280	85,8	247610	66,8
2000	538	32,5	1778110	58,9	18,8	62,3	101520	86,1	271400	67,7
2001	532	32,8	1715740	58,6	18,0	62,9	95950	86,7	259520	67,3
2002	545	33,7	1732160	58,9	19,0	64,4	100590	86,2	265650	67,8

Note: La part du total tonnes-kilomètres s'entend de la somme des données des passagers, fret et courrier transportés.  
Source: OACI.

L'un des aspects notables des données du tableau 1 est la croissance du trafic international, qu'il soit exprimé en passagers ou en volume. Cette croissance s'explique, entre autres, par les évolutions d'ordre structurel et réglementaire qui se sont produites dans les années 90, notamment l'incidence combinée de la déréglementation et de la libéralisation dans plusieurs grands pays et l'émergence de nouvelles formes d'entreprise (cette question est analysée dans la section 4).

En 2001, la région Asie-Pacifique, qui représente une part importante de l'industrie du transport aérien, a connu de graves difficultés partiellement imputables aux répercussions du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) qui a touché la Chine et Hong Kong, Chine. Ces répercussions ont été suffisamment graves pour que la Cathay Pacific Airways, établie à Hong Kong, China envisage à un certain moment d'immobiliser au sol la totalité de sa flotte.

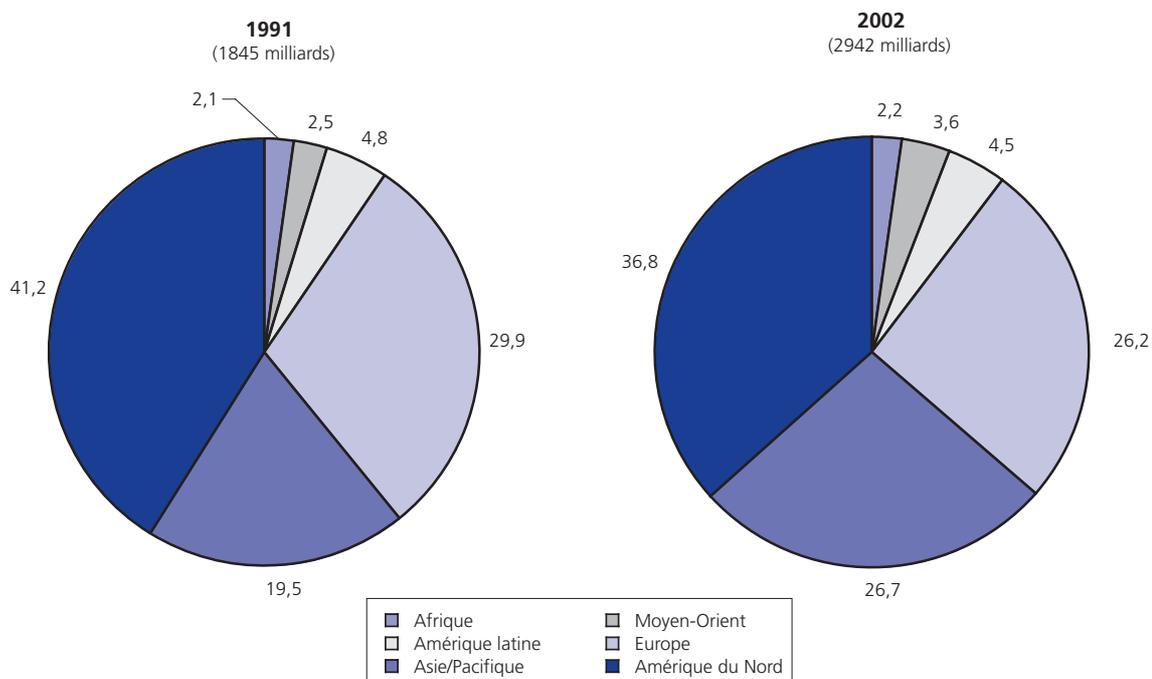
Le graphique 2 illustre l'évolution des parts de trafic par région, mesurée en termes de trafic passagers. Durant la période de onze ans comprise entre 1991 et 2002, la région Asie-Pacifique a enregistré la plus forte augmentation du trafic international; elle représente actuellement le quart du trafic mondial. L'Amérique du Nord, dominée par les États-Unis, fournit encore le tiers du trafic. La part de l'Europe a diminué mais se situe encore à 26%. Les autres régions du monde représentent un peu plus de 10% du trafic mondial. Les compagnies aériennes du Moyen-Orient, entre autres, tirent profit de la demande de voyages internationaux en comparaison des voyages intérieurs. Le graphique 2 montre que cette région a accru sa part du trafic mondial, qui est passée de 2,5 à 3,6%.

La forte concentration du transport aérien dans les trois régions se vérifie également par les axes de trafic. Le tableau 2 montre que la route internationale la plus fréquentée est l'Atlantique Nord, qui représente environ 19,2% du trafic international total. Viennent ensuite les routes Europe-Asie/Pacifique et les routes intra-Asie/Pacifique, dont les parts respectives sont de 16,5% et 13%.

Le tableau 2 fournit des données sur les caractéristiques financières et opérationnelles des différentes routes. Il indique que les plus gros avions sont utilisés sur les routes représentant des parts de trafic plus importantes et des étapes plus longues. Par exemple, en 2002, la route la plus fréquentée, dont la longueur moyenne est de 5 737 kilomètres, était desservie par des avions d'une capacité moyenne de 258 sièges. La route affichant le nombre moyen de sièges le plus élevé est celle du Pacifique Nord/Pacifique central, qui comporte aussi la plus longue étape de vol. Cette route affiche également l'un des plus faibles coûts par passager-kilomètre.

Les chiffres du graphique 2 et du tableau 2 incitent fortement à croire que la demande de transport aérien est largement subordonnée au PIB par habitant. Les régions ayant le PIB par habitant le plus élevé, à savoir l'Europe et l'Amérique du Nord, représentent près des deux tiers du trafic mondial. Pour sa part, la région Asie-Pacifique, qui a enregistré la plus forte progression du PIB et des échanges dans les années 90, a sensiblement accru sa part du trafic.

**Graphique 2**  
**Répartition en pourcentage du trafic régulier total en tonnes-kilomètres par région d'immatriculation des compagnies aériennes, 1991-2002**



Source: OMC, sur la base des données de l'OACI.

Tableau 2

## Données d'exploitation de base et résultats financiers des services réguliers de passagers par groupe de routes internationales, 1998 et 2001

Groupe de routes (titre abrégé)	Données d'exploitation						Résultats financiers <sup>2</sup>							
	Pourcentage du trafic international mondial (sièges-km disponibles) (2)		Longueur moyenne des étapes (km) (3)		Nombre moyen de sièges par aéronef <sup>3</sup> (4)		Coefficient moyen d'occupation passagers (en points de pourcentage) (5)		Recettes moyennes par passager-km (cents) <sup>4</sup> (6)		Coût moyen par passager-km (cents) (7)		Rapport recettes/coûts <sup>4,5</sup> (8)	
	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001	1998	2001
Toutes les routes internationales mondiales	386	473	100,0	100,0	2037	2050	231	224	69	70	7,81	7,24	8,0	7,92
<b>Groupes de routes internationales</b>														
Amérique Nord-Centre	34	34	1,9	1,8	1553	1629	171	161	69	71	7,8	7,7	8,9	9,4
Amérique centrale	21	22	0,2	0,2	713	815	128	131	...	...	...	...	...	...
Amérique du Nord	64	60	4,4	3,8	1330	1378	134	126	64	65	7,6	7,7	9,5	10,5
Amérique Nord-Sud	38	45	4,2	3,4	2807	3044	202	194	59	64	8,1	8,0	8,3	8,5
Amérique du Sud	30	32	0,7	0,7	1069	1198	145	141	58	60	11,5	9,8	12,4	11,6
Europe	171	199	11,5	12,9	953	983	136	131	65	65	16,9	13,7	15,6	14,0
Moyen-Orient	18	18	0,4	0,5	783	826	180	187	...	57	...	14,0	...	14,5
Afrique	53	54	0,7	0,6	1131	1225	159	148	...	...	...	...	...	...
Europe-Moyen-Orient	62	66	2,5	2,7	2657	2789	212	212	63	65	9,9	8,5	10,0	9,1
Europe-Afrique	89	105	5,1	5,4	2678	2729	234	241	69	71	7,6	6,9	7,9	6,9
Atlantique Nord	68	66	19,2	19,2	5624	5737	268	258	77	74	6,6	6,0	6,5	6,8
Atlantique Centre	29	35	3,3	3,6	5584	5969	302	299	75	77	5,5	4,9	6,0	5,9
Atlantique Sud	23	20	2,3	2,4	5377	6724	287	265	71	71	6,7	5,7	7,0	6,5
Asie/Pacifique	105	104	12,7	13,0	1978	2070	263	267	65	69	7,7	7,6	7,8	7,4
Europe-Asie/Pacifique	121	124	16,8	16,5	4857	5029	298	303	72	74	6,2	5,7	6,5	6,2
Pacifique Nord/Centre	30	27	12,4	11,5	6662	6864	342	331	71	72	4,9	5,0	6,0	6,5
Pacifique Sud	15	17	1,7	1,8	6093	6630	349	318	69	72	5,8	5,2	5,9	6,0

1 À l'exclusion des données d'exploitation et données financières concernant les aéronefs supersoniques et à hélice.

2 Les marges d'incertitude à prendre en considération en ce qui concerne ces résultats sont examinées à l'Appendice 2 à la fin de la section. S'agissant des routes entre l'Amérique centrale et les Caraïbes et à l'intérieur de cette région ainsi qu'à l'intérieur de l'Afrique, la représentation n'était pas adéquate pour justifier une présentation séparée mais les données ont été incluses dans les moyennes mondiales.

3 Obtenue en divisant les sièges-kilomètres disponibles par le nombre de kilomètres parcourus.

4 Ces chiffres ne comprennent généralement pas les recettes d'exploitation diverses. Pour toutes les routes internationales, la part correspondante des recettes additionnelles qui peut être directement attribuée au trafic international de passagers est d'environ 0,14 et 0,19 cent par passager-kilomètre pour 2000 et 2001, respectivement. S'agissant des groupes de routes pris individuellement, cette part peut représenter jusqu'à 4 et 5 pour cent en sus des recettes passagers moyennes données pour 2000 et 2001, respectivement.

5 S'agissant des groupes de routes pris individuellement, arrondi au vingtième le plus proche.

Source: OACI.

Le tableau 1 de l'Appendice présente une ventilation par pays du trafic total et du trafic international pour les années 1993 et 2003. Il montre que les États-Unis occupent le premier rang dans l'une et l'autre catégories et que sept des dix principaux pays pour ce qui concerne le trafic total en tonnes-kilomètres réalisées (TKR) sont des pays développés. L'importance des États-Unis dans l'industrie mondiale du transport aérien est illustrée par leur trafic total en TKR, près de six fois supérieur à celui de l'Allemagne, qui vient au deuxième rang. S'agissant du trafic international en TKR et en passagers-kilomètres réalisés (PKR), les États-Unis affichent des résultats deux fois supérieurs à ceux des pays classés au deuxième rang.<sup>4</sup>

Les données du tableau 1 de l'Appendice suscitent un certain nombre d'observations quant aux intérêts des différents pays dans les voyages aériens internationaux. La première observation concerne l'importance du marché intérieur dans les pays ayant une grande envergure géographique. Par exemple, aux États-Unis le trafic international en TKR ne représente que 33% du trafic total en TKR, et le trafic international en PKR représente 25% du trafic total en PKR. De même, le trafic international en TKR et en PKR de l'Australie correspond respectivement à 63% et 56,8% du trafic total, tandis que pour le Canada les chiffres sont respectivement de 61,5% et 57,6%. Ce schéma n'est pas spécifique aux pays développés. Des résultats du même ordre sont observés au Brésil, en Inde et en Chine.

À l'opposé, les petites économies font état d'un trafic intérieur très modeste et d'un trafic international très dense. Hong Kong, Chine et Singapour constituent des exemples extrêmes à ce chapitre. En tant que villes-États, elles ne disposent pas d'un véritable marché intérieur. Toutefois, leur demande de transport aérien est telle que même sur la seule base du trafic international, elles se situent toutes les deux parmi les dix premiers pays du monde, que ce soit pour les TKR ou les PKR.

**Tableau 3**  
**Commerce international des services de transport aérien: principaux acteurs, 2002**

	Passagers		Fret		Autres		Total	Transport aérien en tant que pourcentage du total des échanges de services commerciaux
	Dollars (millions)	Pourcentage du total	Dollars (millions)	Pourcentage du total	Dollars (Millions)	Pourcentage du total		
<b>Exportations</b>								
Extra-UE (15)	18967	63	4280	14	6639	22	29894	10
États-Unis	16291	74	5787	26	s.o.	s.o.	22078	8
Japon	2561	33	2287	29	3018	38	7867	12
Canada	2021	64	s.o.	s.o.	1145	36	3165	8
Russie	1142	53	486	22	534	25	2161	16
Taipei chinois	486	26	1306	70	78	4	1870	9
Chine	1114	67	539	33	s.o.	s.o.	1653	4
Malaisie	966	81	163	14	69	6	1198	8
Mexique	689	68	s.o.	s.o.	327	32	1016	8
Pakistan	465	72	50	8	128	20	643	43
Israël	281	54	127	24	114	22	522	5
<b>Importations</b>								
Extra-UE (15)	14066	54	3046	12	9095	35	26147	9
États-Unis	19189	80	4878	20	s.o.	s.o.	24067	11
Japon	8309	74	1994	18	962	9	11265	11
Canada	2398	64	1352	36	n.a	s.o.	3749	8
Chine	1308	37	2190	63	n.a	s.o.	3498	8
Taipei chinois	1224	59	262	13	591	28	2077	9
Mexique	1027	52	270	14	676	34	1973	12
Russie	271	22	559	45	401	33	1230	5
Israël	773	64	83	7	345	29	1201	11
Malaisie	712	74	s.o.	s.o.	249	26	961	6
Argentine	388	67	74	13	113	20	575	13

Source: OMC d'après les données du FMI et d'Eurostat. Concerne uniquement les économies qui communiquent ces données.

<sup>4</sup> Le deuxième rang est occupé par l'Allemagne pour le trafic international en TKR et par le Royaume-Uni pour le trafic international en PKR.

La concentration du transport aérien mondial en Asie de l'Est, en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest se manifeste par la position dominante de ces régions dans le classement des compagnies aériennes en fonction du trafic de passagers (tableau 2 de l'Appendice) et du trafic de fret (tableau 3 de l'Appendice). Les prévisions de trafic international dont on dispose actuellement indiquent que cette concentration est appelée à perdurer (tableau 4 de l'Appendice).

## b) Commerce international des services de transport aérien

Le transport aérien peut avoir des incidences directes et indirectes sur le commerce international car il englobe tous les services de transport par avion que les résidents d'une économie fournissent à ceux d'une autre économie, ce qui inclut le transport de passagers, l'acheminement de marchandises (fret), la location d'avions avec équipage (affrètement) et les services auxiliaires et annexes qui s'y rapportent.<sup>5</sup> On utilise pour ces services une classification en trois catégories: les services de passagers, les services de fret et les autres services.

On entend par services de passagers tous les services échangés entre deux économies dans le cadre du transport international de non-résidents par des transporteurs résidents et de résidents par des transporteurs non résidents. Cette définition englobe les services passagers fournis au sein d'une économie par des transporteurs non résidents, tels que les tarifs inclus dans un forfait.<sup>6</sup> Les services de fret sont calculés sur la base des coûts liés à l'exportation ou à l'importation de marchandises par voie aérienne. Cela inclut le fret transitant par d'autres pays, pourvu qu'il provienne de l'économie déclarante ou qu'il y soit livré. Toutes les transactions qui ne relèvent pas des services de passagers ou des services de fret sont incluses dans les autres services.

Les incidences indirectes du transport aérien se mesurent de deux façons. La première se rapporte aux dépenses des non-résidents – achats de marchandises et de services – au sein d'une économie étrangère. Cette composante, le plus communément associée au tourisme, peut être facilitée par le transport aérien ou par d'autres modes de transport. La seconde concerne les dépenses consacrées à des marchandises qui ont un lien avec l'industrie du transport aérien mais ne se rattachent pas directement au transport de personnes.

La collecte de données sur le commerce international du transport aérien en est encore à ses débuts, mais les données dont on dispose montrent que le transport aérien est une composante importante du commerce mondial. Le tableau 3 présente les données relatives aux importations et exportations par voie aérienne ayant un lien direct avec le commerce des services. Il fait abstraction du commerce indirect relevant de la catégorie des voyages et des dépenses qui peuvent être classées comme des achats de marchandises. En procédant à l'agrégation des données disponibles, on peut établir que le transport aérien représente environ 10% du commerce mondial des services. Pour certains pays en développement, tels que le Pakistan, la part du transport aérien dans les exportations de services atteint les 43%.

L'une des constatations les plus notables qui se dégagent du tableau est la domination des CE et des États-Unis, qu'il s'agisse des importations ou des exportations. Le tableau montre, par ailleurs, que le trafic de passagers n'est nullement l'aspect dominant du commerce international du transport aérien dans tous les pays. Sa part des exportations totales de services de transport aérien atteint les 81% en Malaisie, mais elle est de 33% au Japon et de 26% au Taipei chinois. Des variations du même ordre sont observées dans les données d'importation. Le trafic de passagers ne représente que 54% des importations totales de services de transport aérien des CE, mais le chiffre correspondant pour les États-Unis est de 80%.

<sup>5</sup> Parmi les composantes connexes exclues des services de transport figurent l'assurance-fret (incluse dans les services d'assurance), les biens achetés dans les ports par des transporteurs non résidents et les réparations de matériels de transport (les uns et les autres sont classés comme des biens et non des services), les réparations d'ouvrages ferroviaires, d'installations portuaires et aéroportuaires (qui figurent sous la rubrique des services de bâtiment et de travaux publics) ainsi que la location ou l'affrètement de matériels de transport sans équipage (classés sous la rubrique du crédit-bail d'exploitation).

<sup>6</sup> Cette composante recouvre également les paiements pour excédent de bagages, pour le transport de véhicules ou d'autres effets personnels accompagnant les passagers, ainsi que les dépenses que ceux-ci effectuent à bord pour l'achat de nourriture, de boissons ou d'autres articles; elle englobe aussi les services passagers tels que la location d'avions.

Les chiffres du tableau 3 sont les données agrégées du commerce des services. Ainsi présenté, le rôle des petits pays en développement, notamment des 50 pays que l'Organisation des Nations Unies a classés comme les moins avancés, peut sembler restreint. En réalité, le transport aérien est extrêmement important pour ces pays en tant que moyen leur permettant d'exporter leurs services touristiques et leurs produits.

L'importance du transport aérien pour le tourisme est illustrée par le fait qu'en 2000 la moitié des arrivées internationales de touristes en Afrique s'est effectuée par voie aérienne (ATAG, 2003). Le chiffre correspondant pour l'Amérique latine et les Caraïbes est de 55% (ATAG, 2003). Ces chiffres indiquent très clairement que les évolutions survenant dans le secteur du transport aérien ont des incidences directes sur l'industrie touristique.

L'autre mécanisme par lequel le transport aérien influe sur le commerce international est l'acheminement des marchandises. Selon une estimation, le transport par voie aérienne représente 40% de la valeur du commerce mondial de marchandises et 2% de son volume (OCDE, 1999). Par ailleurs, en 2004 les expéditions quotidiennes de fret aérien sont passées à 1,9 million de tonnes, soit trois fois plus qu'en 1992, pour une croissance annuelle moyenne de 11,1%.<sup>7</sup>

Ces chiffres témoignent d'un raisonnement logique car il est plus rentable d'expédier par voie aérienne des produits qui présentent la double caractéristique d'être sensibles au facteur temps et d'avoir un ratio valeur/poids élevé, par exemple les appareils électroniques et les instruments de haute technologie. Une autre évolution récente, extrêmement importante pour les pays en développement, concerne le recours à la voie aérienne pour l'exportation des fleurs coupées, des arbres et plantes avec racines et du poisson (OCDE, 1999). Le fret aérien a permis à de nombreux pays en développement d'accéder à des marchés distants en respectant mieux les délais d'acheminement. Le Kenya, le Zimbabwe et la Zambie, par exemple, exportent des légumes frais et des produits horticoles par voie aérienne vers l'Europe. De même, des pays du Pacifique Sud ont recours au fret aérien pour accéder à leur clientèle d'Australie, du Japon et des États-Unis.

### 3. ÉCONOMIE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

L'industrie du transport aérien possède plusieurs caractéristiques structurelles qui déterminent sa performance. La toute première caractéristique est l'arsenal des obstacles à l'entrée, qui sont d'ordre tant structurel que réglementaire. La deuxième est la nature même de la concurrence – transporter des passagers ou des marchandises d'une destination à une autre suppose un certain nombre de choix, dont les paires de villes (ou routes) à desservir n'est pas le moindre. Une fois que ce choix est effectué, il faut choisir la capacité des aéronefs ainsi que la fréquence des vols. La présente section décrit dans leurs grandes lignes certains des principaux aspects économiques de l'industrie.

#### a) Structure du marché

À l'instar d'autres secteurs similaires comme le transport maritime et les télécommunications, l'industrie du transport aérien est assujettie, jusqu'à un certain degré, à des coûts fixes d'exploitation.<sup>8</sup> On entend par coûts fixes les dépenses qui doivent être engagées avant la fourniture d'un service et qui sont indépendantes de la production. Une fois que ces dépenses ont été engagées, le coût moyen de production diminue à mesure que la production augmente.

Les coûts fixes peuvent expliquer en partie pourquoi certaines paires de villes sont desservies.<sup>9</sup> Étant donné qu'une entreprise doit investir dans la capacité pour pouvoir fournir un service, elle ne le fera que dans les paires de villes où existe un marché suffisant. Dans certaines circonstances, les coûts fixes peuvent constituer un obstacle structurel à l'entrée, car les entreprises en place qui ont déjà défrayé ces coûts et ont un niveau de

<sup>7</sup> Ces chiffres ont été publiés par la société Air Cargo Management Group ([www.cargofacts.com](http://www.cargofacts.com)) le 31 décembre 2004.

<sup>8</sup> Il importe de tenir compte de la réversibilité des coûts fixes. Lorsque ces coûts ne peuvent être recouverts (on les désigne alors comme des coûts irrécupérables), ils sont davantage susceptibles de constituer un obstacle à l'entrée.

<sup>9</sup> À supposer qu'il s'agisse d'un produit homogène. Il sera question de la différenciation des produits plus loin, dans le contexte de la concurrence.

production élevée peuvent produire à un coût unitaire moindre.<sup>10</sup> Parmi les facteurs connexes qui conditionnent la baisse des coûts moyens figure la densité, ou la taille, du marché. Une paire de villes ayant un faible niveau de trafic peut être desservie de manière plus efficace avec des aéronefs de moindre capacité. À l’opposé, une paire de villes ayant un trafic plus dense peut être desservie avec de plus grands aéronefs susceptibles d’assurer la desserte à un moindre coût par siège.

Vaste et diversifiée, l’industrie du transport aérien regroupe des entreprises de toutes tailles. La plupart des gens connaissent surtout les grandes compagnies aériennes exploitant des aéronefs de grande capacité. En fait, il existe plus de 900 compagnies aériennes en activité, dont certaines n’exploitent que de petits aéronefs volant sur de courtes distances. Indépendamment du volume du trafic (qu’il s’agisse de passagers ou de marchandises), l’existence des coûts fixes peut constituer, mais ne constitue pas toujours, un élément dissuasif à l’entrée, ce qui réduit le nombre d’entreprises en activité qui seraient autrement présentes sur le marché.

Il n’est donc pas surprenant que l’attention et les analyses se concentrent sur la nature de la concurrence dans les marchés où des transporteurs nationaux importants opèrent depuis un grand nombre d’années. Ces analyses mettent généralement en évidence le comportement oligopolistique des entreprises. Toutefois, comme on le sait bien désormais, le nombre d’entreprises dans un marché ne constitue pas nécessairement un indicateur de concurrence précis. Même les marchés dotés d’un nombre restreint d’entreprises peuvent être «contestables» si le niveau des obstacles à l’entrée est peu élevé.

Du côté de la demande, il importe de souligner que le consommateur a souvent des exigences particulières touchant à certaines questions telles que le moment où le service doit être fourni; il peut s’agir d’une journée spécifique, d’une heure spécifique de la journée ou d’un moment spécifique de l’année. Par exemple, les billets pour un vol international entre deux villes sont généralement plus demandés durant les périodes de fêtes comme Noël ou durant les vacances d’été dans l’un ou l’autre hémisphère. Le caractère diversifié de la demande est donc un important déterminant de la production de l’industrie.

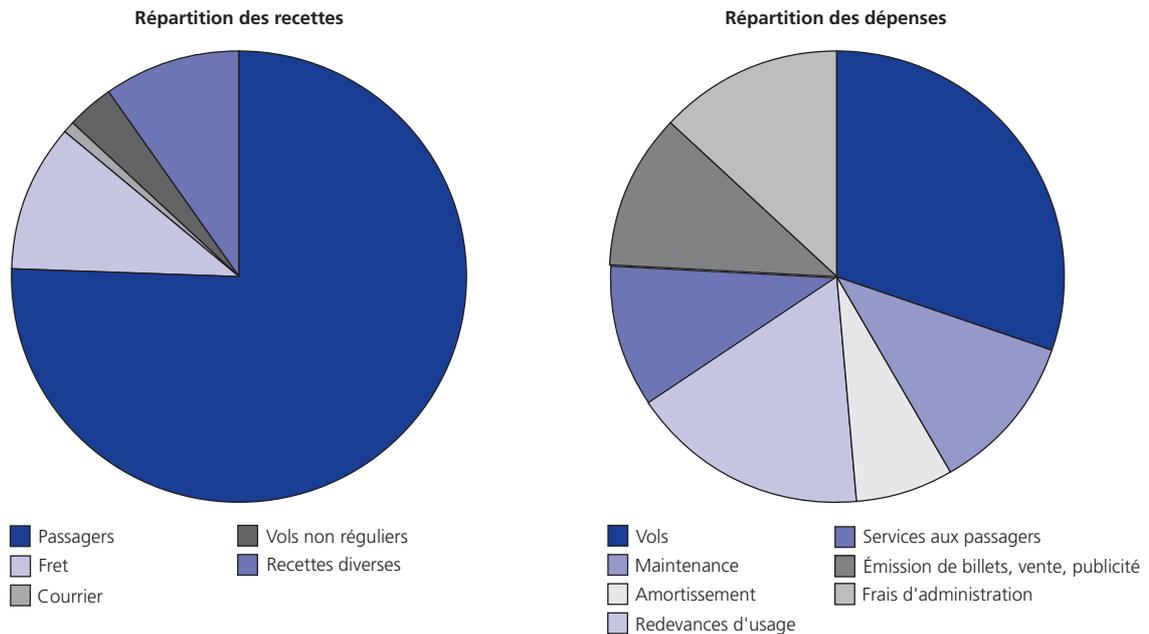
L’élasticité-prix de la demande est un indicateur souvent utilisé pour différencier différents types de demande.<sup>11</sup> Le tableau 4 récapitule les valeurs d’élasticité issues d’un large éventail d’études portant sur différents segments du marché des services de transport aérien. Les résultats indiquent que les valeurs médianes correspondent au fait que la demande diffère d’un consommateur à l’autre et aussi par type de vol. D’une manière générale, la demande de sièges en classe affaires est inélastique par rapport aux prix et plus inélastique que la demande en classe économique, sauf pour ce qui est des vols intérieurs long-courriers (Canada, 2001). Il convient de noter que ces études ont été menées à des périodes différentes, à l’aide d’échantillons de tailles différentes et sur des marchés différents.

S’agissant des coûts, le graphique 3 indique qu’au fil du temps la structure de coûts globale des transporteurs aériens n’a pas beaucoup évolué, bien qu’elle ait pu le faire pour certains transporteurs particuliers. Les opérations en vol, y compris le coût des aéronefs et les dépenses d’exploitation, représentent environ 45% des coûts globaux. Les coûts au sol ou charges indirectes constituent le solde des dépenses. Les deux composantes les mieux connues de la structure des coûts des compagnies aériennes sont le carburant et la main-d’œuvre. Bien que les coûts de main-d’œuvre ne soient pas indiqués séparément dans le graphique 3, certaines estimations portent à croire qu’ils représentent près de 40% des coûts globaux. Il n’est donc pas surprenant qu’à mesure que se renchérit le carburant ou que s’accroissent les pressions axées sur la rentabilité, les compagnies aériennes s’efforcent de réduire leurs coûts de main-d’œuvre tout en augmentant leur productivité.

<sup>10</sup> Il convient de noter toutefois que les aéronefs sont pris en location-bail et qu’ils n’appartiennent pas aux compagnies aériennes. Ainsi, le coût des appareils ne constitue pas nécessairement un frein aux activités des compagnies, qui peuvent élargir ou réduire leur flotte en fonction de la demande, selon les modalités de leur contrat de location.

<sup>11</sup> L’élasticité-prix de la demande se définit comme la variation en pourcentage de la quantité demandée par suite d’une variation de prix de 1%. Étant donné que la courbe de la demande, qui mesure la relation entre le prix et la quantité demandée, a une pente négative, la valeur de l’élasticité-prix de la demande est toujours négative. Dès lors, seule importe la valeur absolue de l’élasticité-prix de la demande. On dit que la demande est élastique par rapport au prix si la valeur est supérieure à 1, qu’elle est inélastique si la valeur est inférieure à 1 et qu’elle est à élasticité unitaire si la valeur est égale à 1.

Graphique 3  
Répartition des recettes et des dépenses d'exploitation, 2002 (trafic intérieur et international total)



Source: OACI.

Tableau 4  
Récapitulation des valeurs d'élasticité absolue

Catégorie	Valeurs d'élasticité Toutes les études		Valeurs d'élasticité Études ayant obtenu la note de passage	
	Médiane		Médiane	
	(1er quartile)	(3ème quartile)	(1er quartile)	(3ème quartile)
Élasticité par rapport au prix: voyages d'affaires long-courriers internationaux	0,475	0,198	0,475	0,198
Élasticité par rapport au prix: voyages d'agrément long-courriers internationaux	1,65	0,535	1,700	0,560
Élasticité par rapport au prix: voyages d'affaires long-courriers au pays	1,428	0,836	1,428	0,836
Élasticité par rapport au prix: voyages d'agrément long-courriers au pays	1,472	0,887	1,228	0,787
Élasticité par rapport au prix: voyages d'agrément court/moyen-courriers	1,745	0,885	1,743	1,288
Élasticité par rapport au prix: voyages d'affaires court/moyen-courriers	0,798	0,608	0,783	0,595
Élasticité par rapport au revenu	0,840	2,169	0,807	2,0489

Source: Industrie Canada.

Note: Les études ayant obtenu la note de passage sont celles dont les auteurs estiment qu'elles satisfont à certains critères de qualité académique ([http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_e.html)).

## b) Technologie

Toutes les branches de production subissent l'influence des évolutions technologiques, mais rares sont celles qui la subissent davantage que l'industrie du transport aérien. Le public voyageur est désormais habitué à utiliser Internet pour réserver des billets d'avion ou pour vérifier la date de livraison du colis qu'il est censé envoyer ou recevoir. Toutefois, l'une des incidences les plus notables et les plus tangibles de la technologie est l'évolution de la capacité et de la distance franchissable des aéronefs. En 1935, l'avion de ligne commercial le plus moderne était le DC-3 de Douglas Corporation, qui affichait une vitesse de 346 km/h et une distance franchissable de 563 kilomètres. Depuis lors, on a mis au point plusieurs aéronefs qui ont transformé non seulement l'industrie mais

la vie des gens. Par exemple, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'appareil phare était le Lockheed Constellation, qui a ramené à moins de sept heures le temps nécessaire pour traverser les États-Unis d'un littoral à l'autre. Sa performance a révolutionné l'industrie, mais à l'avènement de l'avion à réaction il a dû faire place au Boeing 707. Les évolutions technologiques se sont succédé à un rythme spectaculaire jusqu'au début des années 70, avec l'entrée en service de l'appareil sans doute le plus connu et le plus célèbre de tous, le Concorde. Cet avion supersonique ouvrait une ère nouvelle pour les voyages aériens, mais cette ère a pris fin lorsque l'appareil a été retiré du service en 2003. En 2006, le plus grand avion de ligne commercial, l'Airbus A380, devrait entrer en service. Il offrira une capacité de 555 sièges et une distance franchissable de 14 500 km.

La possibilité d'abaisser le coût des voyages aériens et d'en étendre l'accessibilité à une clientèle plus vaste a été un aspect prépondérant de la conception des nouveaux aéronefs. Cela s'est fait par deux mécanismes. D'une part, la conception d'appareils plus économes en carburant et plus rentables à d'autres égards. D'autre part, la modification de la composition des flottes. L'élargissement du choix des types d'avion a permis aux compagnies aériennes de pénétrer plus facilement divers marchés internationaux.

À ses débuts, le voyage en avion était l'apanage des nantis. À mesure que son coût diminue par rapport à d'autres modes de transport, tels que le rail et la route, son bassin de clientèle ira s'élargissant. Cette question sera examinée dans la section suivante, consacrée à l'examen de la concurrence dans l'industrie du transport aérien.

Les évolutions technologiques ne se sont pas limitées à la vitesse, à la distance franchissable et à la capacité des aéronefs. Ces dernières années, l'une des évolutions technologiques les plus déterminantes au sein de l'industrie a été le renforcement de la relation entreprise-client grâce à Internet. On peut distinguer quatre approches différentes permettant de tirer parti des avantages des technologies de l'information (OACI, 2003):

- les sites Web créés par les agents de voyages en tant que prolongements de leurs services ordinaires;
- les agences de voyages virtuelles ne disposant pas de points de vente traditionnels;
- les sites Web gérés par des groupes de compagnies aériennes;
- les sites Web gérés individuellement par les compagnies aériennes.

Chacune de ces approches s'avère efficace si on l'évalue sous l'angle de la part des ventes totales de billets. Certaines compagnies aériennes comptent exclusivement sur l'Internet pour la vente de leurs billets. Dénommées transporteurs à bas coûts, ces compagnies réalisent une part importante de leurs ventes totales grâce à l'Internet. Cela réduit le coût de distribution des billets tout en renforçant les liens entreprise-client.

L'amélioration de la transparence dans la tarification est peut-être la conséquence la plus significative de l'augmentation des ventes de billets par Internet. Comme l'indique le tableau 4, la demande de billets pour les voyages d'agrément est élastique par rapport aux prix. La clientèle d'agrément est donc portée à rechercher les billets les moins chers. Internet permet de comparer facilement et rapidement les prix des billets, ce qui oblige les compagnies aériennes à faire preuve d'une transparence et d'une compétitivité accrues dans leur offre de tarifs.

Les agents de voyages ont été contraints, eux aussi, de faire preuve d'une plus grande transparence dans la fixation des frais de service. L'essor d'Internet a porté les compagnies aériennes à réduire et, dans certains cas, à supprimer les commissions versées aux agents de voyages. De ce fait, le client paie désormais directement l'agent de voyages pour les services que ce dernier lui fournit. Cette évolution pourrait renforcer le mouvement de substitution aux services traditionnels des agents de voyages.

### c) Infrastructures

Le transport aérien international est une activité complexe dont le succès et l'efficacité sont subordonnés à un ensemble de facteurs, y compris la politique gouvernementale. Le transport de personnes et de marchandises n'est qu'une composante du secteur. Ce dernier englobe également divers services auxiliaires tels que la gestion des aéroports, la manutention au sol, la location-bail et la restauration à bord. En outre, il doit tenir compte des effets négatifs de son activité sur l'environnement. La présente section examine les mécanismes par lesquels la gestion aéroportuaire et les considérations environnementales influent sur la performance de l'industrie.

### i) Aéroports

L'emplacement des aéroports et la disponibilité de créneaux d'atterrissage sont des déterminants fondamentaux des liaisons qu'une compagnie aérienne choisit d'assurer. De plus, comme l'indique le graphique 3, les redevances aéroportuares sont un volet important des dépenses des transporteurs aériens; elles représentent environ 4% de leurs coûts globaux.

Avec la croissance constante du trafic aérien, les contraintes de capacité de certains aéroports sont devenues un enjeu au cours de la décennie écoulée. Pour résoudre le problème, de nouveaux aéroports ont été construits dans plusieurs villes internationales à forte croissance telles que Osaka (1994), Hong Kong, Chine (1998), Kuala Lumpur (1998) et Shanghai (2002). Toutefois, les possibilités d'augmentation de la capacité dans certains grands aéroports sont limitées, ce qui engendre un problème de congestion.<sup>12</sup> Parmi les facteurs limitatifs figurent des contraintes environnementales, physiques et autres. L'aéroport londonien d'Heathrow est particulièrement connu pour ses contraintes de capacité. Après des décennies de lutte contre la congestion, les autorités ont décidé d'y construire un nouveau terminal et une piste courte.<sup>13</sup> Néanmoins, l'attribution des créneaux de décollage/atterrissage à Heathrow, comme à d'autres aéroports, a des incidences directes liées à la politique en matière de concurrence. Plusieurs compagnies aériennes ont de plus en plus recours à des aéroports secondaires pour contourner le problème de la congestion.

À défaut d'accroître la capacité, le seul moyen de remédier à la congestion des aéroports est le mécanisme d'attribution des créneaux. Si ce mécanisme n'est pas efficace et transparent, l'attribution des créneaux peut créer un environnement anticoncurrentiel en favorisant certains transporteurs. Le transport aérien international dispose d'un mécanisme volontaire, les conférences de coordination des horaires de l'IATA. Ce mécanisme est largement utilisé. Les seules exceptions notables sont le fait de certains aéroports des États-Unis et concernent l'attribution des créneaux internationaux.

### ii) Environnement

Il est difficile d'isoler la fraction de l'empreinte environnementale du transport aérien qui est spécifiquement imputable au trafic international. Cette fraction dépend d'une variété de facteurs tels que la localisation des aéroports, la taille et l'âge des aéronefs et les horaires de vol. Le trafic entre les grands aéroports internationaux se caractérise par des aéronefs de grande taille et à grand rayon d'action, qui sont plus bruyants que les petits aéronefs et génèrent des émissions plus abondantes. Toutefois, on estime que, d'une manière générale, les nouveaux aéronefs sont 70% plus économes en énergie que ceux d'il y a 30 ans. Par exemple, les deux avions de ligne les plus récents appelés à desservir surtout des routes internationales – le Boeing 787<sup>14</sup> et l'Airbus A380 – affichent l'empreinte environnementale la plus légère qu'un avion ait jamais eue jusqu'ici.

Des questions environnementales spécifiquement liées à l'industrie du transport aérien relèvent de deux grandes rubriques – les opérations en vol et les opérations au sol. S'agissant des opérations en vol, les deux principaux enjeux sont le bruit d'une part et, d'autre part, les émissions provenant de la combustion du carburant aviation.<sup>15</sup> Les enjeux liés aux opérations au sol sont le bruit, la congestion du trafic, l'aménagement du territoire et les déchets.

Le transport aérien, tant intérieur qu'international, a un impact local et mondial sur l'environnement. L'impact local tient aux problèmes de bruit des aéronefs et de bruit ambiant; de toute évidence, la construction ou l'agrandissement d'aéroports ne fera qu'exacerber ces problèmes. L'impact environnemental au niveau

<sup>12</sup> Certains de ces nouveaux aéroports ont pu être construits grâce à des modifications apportées aux plans d'aménagement du territoire tandis que d'autres, comme celui de Hong Kong, Chine, ont nécessité des travaux de récupération des terres. L'aéroport d'Osaka est construit à 5 kilomètres du littoral, dans 20 mètres d'eau.

<sup>13</sup> L'approche du Royaume-Uni pour gérer les problèmes de capacité aéroportuaire est décrite en détail dans le Livre blanc intitulé *The Future of Air Transport*, daté du 16 décembre 2003 (<http://www.dft.gov.uk>).

<sup>14</sup> Jusqu'au 28 janvier ce modèle était baptisé 7E7.

<sup>15</sup> Les émissions des aéronefs incluent le dioxyde de carbone, des oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, des hydrocarbures non brûlés et la vapeur d'eau. Toutes ces émissions ont des impacts environnementaux à l'échelon local et/ou mondial.

mondial a trait à l'utilisation du carburant. Les incidences environnementales des transports aériens ne se limitent pas aux opérations en vol et au sol. Elles peuvent inclure les dommages environnementaux résultant de la construction des aéronefs.<sup>16</sup>

L'industrie du transport aérien n'est toutefois pas la seule à devoir s'attaquer aux problèmes de viabilité environnementale. L'approche qui semble avoir été adoptée dans l'ensemble de l'industrie concorde avec l'acceptation générale du fait que la prise en compte des considérations environnementales doit s'inscrire dans le contexte de l'activité économique globale.

## d) Environnement réglementaire

### i) Réglementation nationale

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'environnement réglementaire du transport aérien se caractérisait par des contrôles gouvernementaux très stricts en ce qui concerne l'entrée dans le secteur et le comportement des entreprises. Les routes internationales, ainsi que la capacité et la tarification, étaient fortement réglementées. Par la suite, une tendance à la déréglementation et à la libéralisation s'est imposée de manière indiscutable dans le transport aérien tant intérieur qu'international. La présente section passe en revue certaines tendances pertinentes de l'industrie dans le contexte national, qui ont constitué un important vecteur de changement dans la sphère internationale. Les diverses approches qui ont été adoptées pour régir l'industrie au niveau international sont décrites à la sous-section 6.

Par le passé, le secteur du transport aérien intérieur était assujéti, dans bon nombre de pays, à une vaste réglementation en matière de tarifs, d'entrée et de sortie (Button, 1990). Cela dénotait l'opinion courante selon laquelle la concurrence dans le secteur était impraticable ou intrinsèquement instable. Par ailleurs, on est fondé à croire que, dans bien des cas, la réglementation était une réponse aux pressions politiques exercées par les transporteurs en place, qui étaient soucieux de limiter l'entrée dans le secteur et de maintenir des tarifs supraconcurrentiels (Stigler, 1971; Jordan, 1972). Au demeurant, dans les années 70 et 80, l'approche dominante de la réglementation a été de plus en plus remise en question. Des études économiques ont permis d'étayer les coûts engendrés par la réglementation (Jordan, 1970; Douglas et Miller, 1974; Findlay, 1985; et Jordan, 1982) et ont fait valoir que des marchés concurrentiels assujettis à une réglementation minimale constituaient une approche viable et préférable (Douglas et Miller, 1974; Conseil économique du Canada, 1981).

Les États-Unis ont été l'un des premiers pays à libéraliser leur marché intérieur lorsqu'ils ont adopté en 1978 la *Loi sur la déréglementation des compagnies aériennes*. Cette loi mettait fin à une grande partie des contrôles qui frappaient auparavant l'entrée, la sortie et la tarification dans le secteur du transport aérien intérieur. Le critère réglementaire que les transporteurs doivent remplir pour entrer sur un nouveau marché a été modifié; la norme restrictive – «besoins et commodité du public» – appliquée auparavant a fait place à une norme plus libérale, la nécessité d'être «prêt et disposé» à fournir le service. Alors que la norme antérieure avait constitué un véritable obstacle à l'entrée, la nouvelle norme contraignait simplement les nouveaux entrants à établir la preuve de leurs capacités financières et opérationnelles. Il en est résulté une vague d'entrées concurrentielles et de profondes mutations structurelles dans le secteur du transport aérien intérieur. Certains enseignements sont mis en évidence à l'encadré 1. L'exemple américain a suscité un intérêt pour ces changements d'orientation ailleurs dans le monde, et d'autres pays ont ainsi été amenés à adopter de nouvelles méthodes d'action et à réviser leur perception du degré approprié d'intervention gouvernementale dans le secteur (Stanbury 1989; Anderson *et al.* 1998).

<sup>16</sup> Boeing et Airbus publient sur leurs sites Web respectifs ([www.boeing.com](http://www.boeing.com) et [www.airbus.com](http://www.airbus.com)) des déclarations environnementales qui indiquent dans quelle mesure les considérations environnementales sont prises en compte dans leurs techniques de production.

### Encadré 1: Enseignements tirés de l'expérience américaine de déréglementation du transport aérien: viabilité et avantages de la concurrence

Les analyses menées sur les effets de la déréglementation aux États-Unis dégagent certains enseignements spécifiques qui peuvent être résumés comme suit:

- L'un des avantages fondamentaux de la déréglementation a été de favoriser de nouvelles arrivées sur des marchés particuliers, qu'il s'agisse de transporteurs en activité ou d'entreprises en démarrage. Entre 1978 et 2003, 129 nouveaux transporteurs ont fait leur entrée dans l'industrie (Jordan, 2005).
- Le renforcement de la liberté d'entrée et de la concurrence s'est traduit par une nette amélioration de la performance, y compris une baisse moyenne de tarifs de 30 à 33% en termes réels, corrigés de l'inflation (Winston, 1998; Kahn, 2002). D'importants gains de productivité ont aussi été réalisés grâce, notamment, aux nouvelles stratégies concurrentielles et aux ajustements opérationnels qui ont été rendus possibles par la liberté d'exploitation accrue découlant de la déréglementation (Borenstein, 1992; Kahn, 2002).
- De nombreux transporteurs (grands et petits) ont vu le jour puis ont disparu, mais la déréglementation n'a pas entraîné une réduction sensible du service pour les petites agglomérations urbaines et les collectivités rurales. Au contraire, le nombre de départs réguliers offerts à ces agglomérations et collectivités s'est accru de 35 à 40% (Kahn, 2002).
- La déréglementation a renforcé la nécessité d'une application efficace de la législation en matière de concurrence (législation antitrust) dans le secteur des compagnies aériennes, notamment en ce qui concerne les fusions et les alliances stratégiques. Dans un environnement déréglementé, les fusions et alliances constituent des moyens essentiels qui peuvent (potentiellement) permettre aux transporteurs de préserver ou d'accroître leur pouvoir de marché. Dans plusieurs cas réels où des fusions de compagnies aériennes ont été autorisées, la concentration s'est renforcée sur certaines paires de villes, et les avantages pour le consommateur ont diminué (Morrison et Winston, 1990; Borenstein, 1992; Jordan, 1988; et Kahn, 2002).
- Un constat connexe, qui a des incidences pour les politiques économiques dans ce secteur et d'autres, est que la simple élimination des obstacles réglementaires à l'entrée n'a généralement pas suffi pour prévenir les tarifs supraconcurrentiels dans le secteur des compagnies aériennes – une concurrence effective s'impose sur les paires de villes (Joskow et al., 1994; Morrison et Winston, 1990). Ce constat a remis en question l'«hypothèse de contestabilité» selon laquelle la simple menace de nouvelles entrées serait souvent suffisante.
- Contrairement aux craintes exprimées à l'époque, rien n'indique que la déréglementation ait entraîné une baisse du niveau de sûreté pour le consommateur (Jordan, 1997; Kahn, 2002). En fait, le voyage aérien est indiscutablement plus sûr aujourd'hui qu'il ne l'était avant la déréglementation. Bien que cela puisse être partiellement attribuable à des évolutions exogènes (les améliorations technologiques, par exemple), il est clair que la déréglementation n'a pas ouvert une ère de risques accrus pour les passagers. Lorsqu'on cherche une explication à ce constat, il importe de noter que la déréglementation aux États-Unis n'a entraîné aucun assouplissement des contrôles de sûreté imposés par voie législative et administrés par le Département des transports et d'autres instances; elle s'est plutôt concentrée sur les aspects économiques de la réglementation (à savoir les contrôles en matière d'entrée, de sortie et de tarifs évoqués plus haut).

En Europe continentale, la déréglementation a débuté plus tard qu'aux États-Unis et s'est effectuée à un rythme plus lent. L'initiative du Marché unique en 1992 a joué un rôle clé dans le renforcement de la liberté d'entrée et de tarification. Par la suite, différents règlements du Conseil européen, renforcés par les actions de la Commission des CE – mesures d'application et défense des politiques – sont venus accroître la liberté de tarification et la flexibilité opérationnelle dans l'ensemble de la Communauté (Button, 1990; Goldstein, 2001). Depuis la vigoureuse concurrence des transporteurs à bas coûts a engendré d'importantes baisses de tarifs pour les consommateurs sur de nombreuses liaisons intracommunautaires. Tout dernièrement, la déréglementation intra-CE a été complétée par une initiative majeure lancée par la Commission des CE pour ouvrir le marché à l'étranger (pour plus de détails, voir la section 6 ci-dessous).

En Afrique, les efforts visant à promouvoir l'investissement dans les infrastructures nécessaires et à rehausser l'efficacité des services au sein de la région ont produit des résultats mitigés. Selon Goldstein (2001), pour la mise en œuvre des réformes réglementaires dans le secteur de l'aviation civile, le continent a toujours accusé du retard par rapport au reste du monde, qu'il s'agisse des économies de l'OCDE ou des pays d'Asie et d'Amérique latine. Ce facteur a entravé les efforts axés sur l'accroissement des flux touristiques, l'investissement étranger direct et l'amélioration des résultats à l'exportation. L'auteur laisse entendre qu'une déficience spécifique concerne le manque d'attention à l'égard du respect et de la promotion de la concurrence, un choix qui a hypothéqué les gains de bien-être potentiels résultant de la privatisation et de la transformation connexe des structures de propriété et de gouvernance. Dans certains cas, et particulièrement en Afrique subsaharienne, la sûreté des services de transport aérien constitue également un sujet de préoccupation. C'est pourquoi diverses initiatives des États-Unis dans la région ont visé expressément à améliorer le niveau de sûreté des compagnies aériennes tout en favorisant des couplages internationaux efficaces (Goldstein, 2001).

Cette brève analyse des approches en matière de réglementation, de déréglementation et de coopération réglementaire dans le secteur du transport aérien intérieur fait ressortir un certain nombre d'enseignements. Premièrement, les faits attestent que, dans bon nombre de pays, la levée des restrictions qui frappaient l'entrée, la sortie et la tarification dans le transport aérien intérieur s'est soldée par une nette amélioration de la performance. Cela pourrait avoir des incidences pour les obstacles réglementaires à l'accès aux marchés qui subsistent encore dans le domaine du transport aérien international. Deuxièmement, à moins qu'une attention particulière ne soit accordée au maintien de la concurrence par l'application de lois et autres mesures pertinentes, les avantages potentiels de la déréglementation pourraient être amoindris. Cette question importante sera examinée plus en détail dans d'autres sections du présent étude. Troisièmement, il importe d'opérer une dissociation entre les règles de sûreté et autres règlements techniques nécessaires d'une part et la réglementation économique sur l'entrée et les tarifs d'autre part. La libéralisation de ce dernier aspect ne doit pas et ne devrait pas induire de compromis sur le premier. Quatrièmement, l'intégration et la coopération régionales peuvent constituer des moyens importants pour promouvoir une transformation proconcurrentielle des structures de réglementation, surtout dans le contexte des petits pays en développement. Enfin, pour tous les aspects de la gouvernance, des institutions crédibles sont essentielles.

## ii) *Privatisation*

Un analyste de la politique de transport aérien international a dit que le fait d'avoir une compagnie aérienne nationale s'apparentait à l'appartenance à l'ONU. Cette observation met en évidence la notion d'intérêt public généralement attachée aux compagnies aériennes. Les aéroports sont souvent perçus de la même façon. C'est ce qui explique que par le passé le transport aérien international ait été dominé par des transporteurs publics acheminant des passagers et des marchandises en provenance et à destination d'aéroports publics.

Il est permis de croire que les deux principaux catalyseurs de changement sont apparus dans les années 80. Ce sont, d'une part, le processus de déréglementation sur le marché intérieur américain (voir l'encadré 1) et, d'autre part, la vigoureuse croissance économique de la région Asie-Pacifique. Le premier facteur a suscité une réflexion nouvelle sur la manière dont les États devraient réglementer l'industrie du transport aérien, et le second a fait en sorte que toute évaluation de l'industrie devait tenir compte de la croissance phénoménale du commerce et des revenus mondiaux, largement attribuable à la région Asie-Pacifique. L'une des premières compagnies aériennes privatisées durant cette période est la British Airways (1982). Elle a été suivie par la

Japan Airlines la même année et par plusieurs autres compagnies aériennes de pays développés tels que l'Australie (Qantas), le Canada (Air Canada), l'Allemagne (Lufthansa) et la France (Air France). Des pays en développement dont Singapour et la Malaisie ont privatisé leurs compagnies aériennes en 1985 (Bowen et Leinbach, 1996).

Bien que forte, la tendance à la privatisation n'est pas universelle, et pour certains pays il n'a pas été facile de mettre en œuvre cette politique. Le gouvernement indien, par exemple, a annoncé son intention de privatiser ses transporteurs nationaux, Indian Airlines et Air India. Toutefois, plus de cinq ans plus tard, il s'y emploie encore.<sup>17</sup> Pour sa part, la compagnie Air Jamaica a renoué récemment avec le contrôle étatique après une expérience de privatisation de neuf ans.<sup>18</sup>

### *iii) Participation étrangère*

Dans un contexte marqué par l'essor du trafic mondial et l'accentuation des pressions financières, une évolution majeure est survenue durant la décennie écoulée, avec l'assouplissement des restrictions touchant la participation étrangère dans les transporteurs internationaux. L'une des stratégies clés pour accroître la compétitivité est de ne pas simplement privatiser mais aussi d'autoriser la participation étrangère. Le tableau 5 présente sous une forme succincte les règles en matière de participation étrangère appliquées par différents pays. Il montre que la pratique n'est pas uniforme, puisque des pays différents appliquent des limites différentes. Il est certain que la libéralisation intégrale des règles en matière de participation étrangère ne s'est pas produite; au contraire, ces règles demeurent un obstacle au développement d'une industrie aérienne internationale plus compétitive.

Par ailleurs, il convient de noter que l'expérience des pays en ce qui concerne les règles en matière de participation étrangère fait apparaître un bilan mitigé. La British Airways a acquis une participation dans la Qantas (Australie) dès que le gouvernement australien a autorisé l'entrée des transporteurs étrangers, mais elle a cédé cette participation par la suite. En Amérique latine, la compagnie chilienne LAN a des transporteurs affiliés en Équateur, au Pérou et en République dominicaine.

La libéralisation des règles d'investissement étranger constitue peut-être l'un des principaux sujets de controverse dans la gouvernance de l'industrie du transport aérien international. Le système de réglementation en vigueur, qui fera l'objet d'un examen plus approfondi à la section 6, permet à de nombreux États de n'accorder l'accès au marché qu'à des compagnies aériennes «nationales» désignées. Beaucoup font valoir que la libéralisation de l'investissement étranger sert de point d'ancrage pour la croissance de l'industrie. En outre, la restriction des alliances avec prise de participation entre transporteurs aériens peut créer une incitation à pratiquer la concurrence hors prix dans le cadre d'alliances sans prise de participation.

### *iv) Aides d'État*

Le débat se poursuit sur le rôle des aides d'État dans l'industrie du transport aérien international. Ce débat recouvre de nombreux aspects de l'industrie, notamment la construction des aéronefs, la concurrence entre les aéroports et l'aide à la survie financière des compagnies aériennes. L'un de ses volets prépondérants sous l'angle du commerce international est le rôle joué par l'État dans la fabrication des aéronefs.<sup>19</sup> Le Brésil et le Canada figurent parmi les principaux exportateurs d'avions de transport régional (court-courrier) d'une capacité maximale de 150 sièges. En 2002, le Canada a fait valoir, avec succès, que l'utilisation de fonds publics pour subventionner les exportations d'avions brésiliens était incompatible avec les engagements du Brésil au titre de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.<sup>20</sup> Toujours en 2002, le Brésil a

<sup>17</sup> «More passages to India», *The Economist*, 2 décembre 2004. [www.economist.com](http://www.economist.com). «India moves to modernise its market», *Airline Business*, février 2005.

<sup>18</sup> «Air Jamaica returns to state control», *Airline Business*, février 2005.

<sup>19</sup> Gary Becker, «Airline bailout sets a bad precedent», *Newsweek*, page 28, 26 novembre 2001. Voir aussi «Bush signs airline bailout package», [www.cnn.com](http://www.cnn.com), 23 novembre 2001.

<sup>20</sup> Pour des renseignements détaillés, voir le document de l'OMC WT/DS46.

**Tableau 5**  
**Règles en matière de participation étrangère dans le transport aérien**

Pays	Limite	Notes
Argentine	49%	Dans le cas d'Aerolineas Argentinas, une participation d'Interinvest (Espagne, États-Unis, etc.) de 85 pour cent a été autorisée
Australie	49%	Il n'y a pas de limites à la propriété étrangère pour les exploitants purement nationaux. Pour les exploitants internationaux australiens, la participation d'actionnaires étrangers est limitée à 49 pour cent "sauf si cela est contraire à l'intérêt national". Qantas est régie par les dispositions de la Qantas Sale Act de 1992. La propriété étrangère globale est limitée à 49 pour cent, dont jusqu'à 35 pour cent peuvent être détenus par des compagnies aériennes étrangères, et un maximum de 25 pour cent par une seule compagnie aérienne étrangère.
Brésil	49,50%	Depuis 1997 (auparavant 20 pour cent).
Canada	25% (avec droits de vote)	Des exceptions peuvent être accordées par les autorités administratives compétentes.
Chili		Aucune restriction, mais la compagnie aérienne doit avoir son principal établissement au Chili.
Chine	35% (25% avec droits de vote)	Depuis mai 1994; le pourcentage devrait passer à 49 pour cent.
Corée, Rép. de	moins de 50%	Le pourcentage est passé de 20 pour cent à 49,99 pour cent le 12 février 1998, à condition que le contrôle effectif reste aux mains de ressortissants coréens.
États membres de l'UE (15)	moins de 50%	Application du Règlement 2407/92 de l'UE (transporteur communautaire) pour les investisseurs des États non membres de l'UE, mais pas de limites aux investissements des États membres de l'UE.
États-Unis	49% (25% avec droits de vote)	Les deux tiers du conseil d'administration doivent être composés de ressortissants, et le contrôle effectif doit être entre les mains de ressortissants. Pourrait faire l'objet d'un critère de contrôle.
Fédération de Russie		En 1997, le gouvernement russe a adopté des règles qui feraient obstacle à une participation majoritaire étrangère dans les compagnies aériennes en coparticipation.
Inde	40%	40 pour cent dans les compagnies aériennes nationales privées, mais les investissements de compagnies aériennes étrangères ou d'aéroports étrangers ne sont pas autorisés depuis avril 1997.
Indonésie		Au départ 49 pour cent, pourcentage aboli par un décret présidentiel en 2000.
Japon	33,33%	Les transporteurs japonais doivent être détenus, contrôlés et gérés à plus des deux tiers par des ressortissants japonais.
Kenya	49%	
Malaisie	45%	Appliquée aux compagnies aériennes malaisiennes, changée de 30 pour cent à 45 pour cent en juillet 2000.
Mexique	25% (avec droits de vote)	Depuis 1994, autorise une limite supérieure à 25 pour cent si l'investissement est fait par l'entremise de firmes où l'investissement étranger est inférieur à 50 pour cent des actions donnant droits de vote.
Nouvelle-Zélande	49%	Depuis 1996, 25 pour cent pour une seule compagnie aérienne étrangère, et 35 pour cent pour l'ensemble des compagnies aériennes étrangères. Au moins 50 pour cent de la propriété et le contrôle effectif du conseil doivent être aux mains de ressortissants australiens et/ou néo-zélandais (compagnie aérienne SAM).
Pérou	70%	Depuis 1997
Philippines	40%	Les compagnies aériennes sont considérées comme des services publics. Tous les dirigeants et cadres supérieurs doivent être des ressortissants philippins.
Pologne		La Loi sur le transport aérien de 1962 (article 65a) requiert l'autorisation du Ministre des transports et de l'économie maritime.
République tchèque	49%	Au moins 51 pour cent des actions et des droits de vote sont détenus et contrôlés par des nationaux.
Singapour		Il n'y a pas de limites officielles à la propriété de compagnies singapouriennes.
Suisse	40%	Après l'adhésion à la Zone d'aviation commune européenne (ZACE), mêmes règles que pour les États membres de l'UE.
Taipei chinois	33%	Compagnies aériennes intérieures, le pourcentage de 50 pour cent s'applique au fret aérien depuis 1997.
Thaïlande	49%	La participation de l'État dans Thai International est passée de 70 pour cent à 51 pour cent. La limite de la participation étrangère dans Angel Air a été modifiée de 15 pour cent à 30 pour cent.
Turquie	49%	Les compagnies aériennes turques doivent être constituées en Turquie et être détenues majoritairement, contrôlées et gérées par des ressortissants turcs.

Source: OACI, IATA.

contesté avec succès, au titre du même accord, l'utilisation de fonds publics par le Canada pour subventionner les exportations d'avions canadiens.<sup>21</sup>

De même, les Communautés européennes (CE) et les États-Unis sont engagés dans un différend concernant la production d'aéronefs civils gros porteurs.<sup>22</sup> En 1992, les deux parties – seuls producteurs de ce type d'aéronef – ont signé un accord visant à limiter l'utilisation de fonds publics dans ce segment de l'industrie aéronautique. En janvier 2005 elles ont conclu un accord intermédiaire sur les mesures tendant à résoudre leurs divergences (encadré 2).<sup>23</sup>

### **Encadré 2: Accord entre l'Union européenne et les États-Unis sur les modalités des négociations visant à mettre fin au subventionnement des aéronefs civils gros porteurs**

1. L'objectif est de parvenir à un accord global visant à mettre fin aux subventions accordées aux constructeurs d'aéronefs civils gros porteurs selon des modalités qui engendrent une concurrence équitable fondée sur les règles du marché dans toutes les activités de conception et de production d'aéronefs civils gros porteurs au sein de l'Union européenne et aux États-Unis.
2. À l'heure actuelle, les sociétés visées sont Airbus et ses principaux actionnaires pour l'UE et Boeing pour les États-Unis.
3. L'accord sera négocié dans un délai de trois mois.
4. a) L'accord sera négocié entre les États-Unis et l'Union européenne et leur sera applicable.
  - b) Les parties œuvreront de concert, ultérieurement, pour étendre la portée de l'accord en y intégrant d'autres pays dotés d'une industrie des aéronefs civils ou des pays qui jouent un rôle de partage de risques ayant un lien avec l'objectif de l'accord.
5. a) Durant les négociations, les parties ne demanderont pas l'établissement de groupes spéciaux de l'OMC en rapport avec les différends en suspens.
  - b) Durant les négociations et dans la période prévue au paragraphe 3 ci-dessus, les parties ne prendront aucun nouvel engagement d'aide publique pour la conception ou la production d'aéronefs civils gros porteurs.
6. Les parties utiliseront la définition des subventions qui figure dans l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC). Elles conviendront d'une liste exemplative des subventions qui seront visées par l'accord, cette liste devant préciser la définition de l'Accord SMC. Elles utiliseront cette liste pour convenir des formes de subvention qui devraient être interdites, sujettes à une action ou autorisées.
7. La mise en œuvre de l'accord reposera sur la transparence et sur de solides procédures de règlement des différends.
8. Durant la négociation de l'accord, les Parties établiront des modalités et des conditions convenues en vertu desquelles l'une ou l'autre pourra se retirer à une date ultérieure. Au premier anniversaire de l'accord, les Parties en examineront le fonctionnement, y compris la question de savoir si les progrès en termes de participation internationale audit accord sont suffisants pour empêcher le contournement de ses objectifs et pour justifier son maintien.

Source: Commission européenne et Bureau du Représentant des questions commerciales internationales des États-Unis.

<sup>21</sup> Pour des renseignements détaillés, voir le document de l'OMC WT/DS222.

<sup>22</sup> Il n'existe aucune définition précise de l'aéronef gros porteur. Dans la plupart des cas, il s'agit d'un avion de plus de 100 places destiné à assurer le transport entre les grands pivots. Les modèles d'avion qui sont au centre du différend *Brésil-Canada* sont conçus pour les liaisons entre des aéroports de plus petite taille et moins éloignés, avec moins de passagers et de fret à bord.

<sup>23</sup> [http://www.ustr.gov/Document\\_Library/Press\\_Releases/2005/January/Statement\\_of\\_U.S.\\_Trade\\_Representative\\_Robert\\_B.\\_Zoellick\\_Regarding\\_US-EU\\_Agreement\\_on\\_Terms\\_for\\_Negotiation\\_to\\_End\\_Subsidies.html](http://www.ustr.gov/Document_Library/Press_Releases/2005/January/Statement_of_U.S._Trade_Representative_Robert_B._Zoellick_Regarding_US-EU_Agreement_on_Terms_for_Negotiation_to_End_Subsidies.html).

Les aéroports disposant d'une capacité excédentaire se font concurrence pour le trafic, et cela n'est guère surprenant. Si la concurrence est intense, ils peuvent recourir à des incitations susceptibles d'être considérées comme des subventions. Cette question est illustrée par une affaire récente qui opposait l'aéroport de Charleroi, proche de Bruxelles, à Ryanair, transporteur à bas coûts établi en Irlande. Dans sa décision, la Commission européenne a conclu que les autorités de l'aéroport de Charleroi, entreprise publique, avaient offert à Ryanair des incitations financières exclusives. Ryanair a donc dû rembourser une partie des fonds. La conséquence de la décision est que l'aéroport peut encore offrir des incitations mais qu'elle doit le faire de manière non discriminatoire.

Cette décision a des incidences plus vastes dans le contexte du développement des nouvelles paires de villes et des aéroports publics. Outre la stimulation de la croissance et l'abaissement des prix, l'une des conséquences de l'essor des transporteurs à bas coûts a été l'ouverture de liaisons qui contribuent au développement régional. Une préoccupation, toutefois: si les aéroports régionaux sont limités dans leurs formes de concurrence, notamment par l'imposition de plafonds d'incitation fiscale, la survie du modèle de gestion des transporteurs à bas coûts pourrait s'en trouver compromise.

Une troisième forme d'aide étatique qui a retenu l'attention est celle des contributions directes aux compagnies aériennes pour assurer leur survie financière. La rentabilité du transport aérien connaît des fluctuations cycliques. De plus, des événements comme ceux du 11 septembre 2001 et l'épidémie de SRAS peuvent exacerber des difficultés financières déjà sérieuses. La question de savoir dans quelle mesure un État devrait être autorisé à apporter une aide financière à certaines de ses compagnies aériennes a été abondamment débattue. L'un des cas récents est celui des États-Unis, qui ont fourni une aide de 15 milliards de dollars à leurs compagnies aériennes deux semaines après les événements du 11 septembre 2001.<sup>24</sup> Une question du même ordre s'est posée au sein de la Communauté européenne, dans le contexte des mesures explorées par le gouvernement italien pour garantir la survie d'Alitalia. Certaines des mesures envisagées ont constitué un sujet de controverse pour plusieurs autres gouvernements européens.

Ces trois formes d'aide étatique – pour la fabrication des aéronefs, les aéroports et les compagnies aériennes aux prises avec des difficultés financières – ne sont pas appelées à disparaître dans un proche avenir, pas plus que la controverse entourant leur utilisation. Dans le cadre du présent essai, l'un des aspects les plus importants de la question est de savoir dans quelle mesure la coopération internationale pourra limiter l'incidence du subventionnement sur les schémas commerciaux internationaux.

#### v) *Accès aux marchés*

L'accès aux marchés dans le domaine du transport aérien international se définit par un certain nombre de variables dont la désignation de transporteurs, l'entrée de ces transporteurs sur des routes spécifiques et la flexibilité nécessaire pour établir la capacité et les tarifs sur ces routes. En guise de point de départ, l'industrie a défini huit différents types de trafic aérien international qu'elle a désignés comme des «libertés» (encadré 3). Ces libertés vont du droit de survoler un autre pays (première liberté) au droit de transporter des passagers et du fret sur des routes intérieures d'un pays étranger. Elles participent du droit fondamental et souverain que possède chaque État de réglementer le trafic aérien à l'intérieur de ses frontières. L'exercice de ce droit signifie que chaque État est libre de décider quels transporteurs auront accès aux différentes libertés et quelle forme prendra cet accès.

D'une manière générale, l'octroi des deux premières libertés n'a pas suscité de controverses.<sup>25</sup> Il en est de même pour les troisième et quatrième libertés dans un contexte bilatéral, bien que les modalités et les conditions d'accès aient toujours été plutôt restrictives. L'échec de l'approche multilatérale en 1944 a entraîné un marchandage mercantile entre les nations pour l'accès aux marchés. Cela signifie que, d'une manière générale, les États amorcent les négociations avec l'intention d'obtenir des gains importants en matière d'accès aux marchés tout en minimisant leurs propres concessions. Le résultat final est un accord qui signe une libéralisation modeste. Cela semble avoir été le cas pour le premier accord bilatéral, l'accord Bermudes I (Loy, 1996).

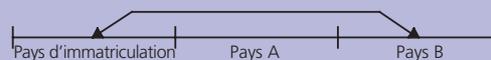
<sup>24</sup> Loi sur la stabilisation des systèmes et la sûreté du transport aérien, Pub. L. No. 47-102, 1, § 103(b)(2)(A), [http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=107\\_cong\\_bills&docid=f:h2926enr.txt.pdf](http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=107_cong_bills&docid=f:h2926enr.txt.pdf).

<sup>25</sup> La manière dont la Fédération de Russie applique des redevances pour l'exercice des droits de cinquième liberté a été abondamment débattue (voir le document de l'OMC S/C/W/163/Add.3, page 9).

### Encadré 3: Les libertés de l'air dans les accords sur les services aériens

#### PREMIÈRE LIBERTÉ

Droit de survoler le territoire d'un pays tiers



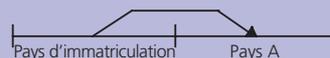
#### DEUXIÈME LIBERTÉ

Droit d'atterrir pour des raisons techniques



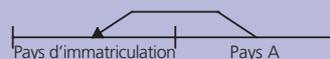
#### TROISIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret du pays d'immatriculation vers un autre pays



#### QUATRIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passager et du fret d'un pays tiers vers le pays d'immatriculation



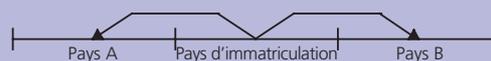
#### CINQUIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres que le pays d'immatriculation, à condition que celui-ci soit le point de départ ou la destination ultime du vol



#### SIXIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres que le pays d'immatriculation en faisant escale dans ce dernier



#### SEPTIÈME LIBERTÉ

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux pays autres que le pays d'immatriculation sans faire escale dans ce dernier



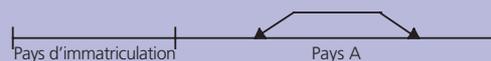
#### HUITIÈME LIBERTÉ OU CABOTAGE

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux points situés sur le territoire d'un pays autre que le pays d'immatriculation, à condition que celui-ci soit le point de départ ou la destination ultime du vol



#### TRANSPORT PUREMENT INTÉRIEUR

Droit de transporter des passagers et du fret entre deux points situés sur le territoire d'un pays autre que le pays d'immatriculation sans passer d'aucune façon par ce dernier



L'accord Bermudes I a servi de modèle dans l'industrie du transport aérien international jusqu'à 1978, année où les États-Unis et le Royaume-Uni ont signé un autre accord (Bermudes II). Ce nouvel accord se caractérisait lui aussi par un haut degré d'intervention en ce qui concerne la capacité, les tarifs, la fréquence, les routes et les types d'aéronefs, de sorte qu'il limitait l'accès aux marchés. L'octroi des troisième et quatrième libertés avec seulement un vol par jour est très différent de l'octroi des mêmes libertés sans aucune restriction quant à la manière et au lieu où le service est fourni.

La section 6 passe en revue les différentes approches que les gouvernements ont adoptées pour libéraliser l'accès aux marchés. La formule bilatérale continue de prédominer, mais les approches sont devenues plus libérales pour ce qui concerne les tarifs, la capacité et les routes. Un domaine où elles ont manqué d'ambition est celui de la désignation nationale du transporteur autorisé à tirer parti des dispositions libérales. Cette question est directement liée à celle de la propriété étrangère. Un accord bilatéral qui impose des restrictions quant aux transporteurs autorisés à bénéficier de la libéralisation additionnelle risque de ne pas atteindre les objectifs souhaités.

#### e) Observations récapitulatives

Chacune des quatre grandes questions évoquées plus haut influe sur la configuration, le volume et la valeur des services de transport aérien international. Ensemble, elles définissent l'environnement opérationnel dans lequel les transporteurs de passagers et de marchandises doivent évoluer. La tendance qui s'en dégage est

nettement orientée vers la déréglementation et la libéralisation des marchés intérieurs et internationaux, bien que la plupart des États n'aient pas autorisé la propriété étrangère intégrale de leurs compagnies aériennes. Cette tendance et ses conséquences positives en matière de tarifs et d'efficacité ont été mises en évidence dans plusieurs études consacrées à l'examen du cadre de politiques qui régit le transport aérien international.

Les études de Gonenc et Nicoletti (2000, 2001) et de Dooves *et al.* (2001) figurent parmi les travaux les plus récents qui prouvent que les restrictions d'accès aux marchés pour les transporteurs aériens internationaux entraînent des hausses de prix.<sup>26</sup> Dooves *et al.* (2001), par exemple, ont examiné les effets de ces restrictions dans 35 économies et ont constaté que la hausse corrélative des tarifs intérieurs se situait entre 3 et 22%. De fait, ils ont prouvé que plus le régime est restrictif, plus le surcoût qui en résulte au niveau des tarifs aériens est élevé. Par exemple, ils ont observé que les États-Unis, qui possèdent le régime le plus libéral, affichent également les surcoûts les moins élevés. Ces constatations corroborent celles que Forsyth (1998) a tirées d'un examen général de ces enjeux. Oum et Yu (1995, 1998) ont montré que plus l'environnement réglementaire est libéral, plus les compagnies aériennes sont efficaces. Gonenc et Nicoletti (2001) en sont venus aux mêmes conclusions après avoir analysé les tarifs affaires et les tarifs réduits sur 100 paires de villes.

Le fret est un autre aspect du transport aérien qui subit l'influence de différentes formes de réglementation. Des recherches récentes ont prouvé que la tendance à la conclusion d'accords plus libéraux peut avoir une incidence sur le coût du fret et, partant, sur les coûts liés à la conduite des transactions commerciales internationales. Par exemple, on estime qu'une réduction des coûts de transport de 8% entraîne une augmentation des échanges de 10% (Micco et Serebrisky, 2004).

#### 4. LA CONCURRENCE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

La section précédente a montré que le cadre réglementaire et l'environnement extérieur dans lesquels évoluent les compagnies aériennes sont en rapide mutation. La présente section examine certains des mécanismes par lesquels les compagnies réagissent à cette mutation.

##### a) Réseaux

Le mode de prestation des services au sein de l'industrie du transport aérien a connu plusieurs évolutions durant les 30-40 dernières années. Avant l'avènement de l'avion à réaction, le transport aérien international était organisé sous la forme d'un réseau que l'on peut qualifier de linéaire, ou de point à point. Des points intermédiaires étaient utilisés comme escales de ravitaillement. Avec l'augmentation du choix d'aéronefs et des capacités techniques des appareils, des escales intermédiaires ont été supprimées pour abréger la durée de déplacement entre deux points et, lorsque cela était possible, des routes distinctes ont été établies entre les escales intermédiaires et les destinations finales. À mesure qu'augmentait la demande de transport aérien, plusieurs villes ont entrepris de positionner leurs aéroports comme pivots et de développer des services d'apport pour alimenter leurs aéroports internationaux. La fourniture des services de transport est parvenue à un stade tel qu'une destination finale peut être desservie grâce à plusieurs aéroports-pivots qui ne faisaient pas partie du réseau linéaire initial.

Le concept du réseau en étoile structuré autour d'un ou de plusieurs pivots n'est pas nouveau dans le transport aérien international. Comme il a été indiqué plus haut, le trafic aérien mondial se répartit entre trois grandes régions – l'Asie de l'Est, l'Europe et l'Amérique du Nord. Au début, chaque région comptait un ou deux grands aéroports-pivots, mais à mesure qu'augmentait la demande de voyages aériens et que diminuait le coût de fourniture des services internationaux, d'autres pivots ont fait leur apparition. C'est ainsi que des aéroports comme ceux de Hong Kong, Chine et de Singapour, qui n'ont pas d'assise intérieure, survivent en jouant le rôle de pivots pour le trafic à destination de l'Europe ou du Pacifique Sud.<sup>27</sup> Dans ce contexte, les troisième et quatrième libertés que ces deux économies ont

<sup>26</sup> Voir aussi l'étude de Dresner et Tretheway (1992), qui contient des conclusions similaires.

<sup>27</sup> De nombreux écrits ont été consacrés à l'émergence du modèle de réseau en étoile sur le marché intérieur du transport aérien aux États-Unis. Lorsque le marché était fortement réglementé, beaucoup de grandes villes étaient desservies. Cependant, le coût des services était généralement très élevé, et les vols peu fréquents. Après la déréglementation, le modèle du réseau en étoile est apparu comme base de concurrence des principaux transporteurs. Il y a eu une certaine concurrence entre les différentes liaisons d'apport, mais elle a été difficile à maintenir en raison des possibilités de conflit que comportait la desserte simultanée des lignes d'apport et des aéroports-pivots.

négociées au titre de leurs accords bilatéraux sont importantes pour la rentabilité de leurs compagnies aériennes. Cela signifie également que ces économies sont bien placées pour exiger l'octroi de la cinquième liberté.

Un aspect important de la concurrence dans un contexte de coûts fixes est le rendement décroissant qui résulte de l'augmentation de la production ou de la combinaison d'activités différentes. Comme le montre l'expérience du marché intérieur américain, l'un des plus grands marchés mondiaux de voyages aériens, le transporteur dont la stratégie de concurrence repose exclusivement sur un réseau en étoile mise sur les dessertes pour alimenter les aéroports-pivots. Une conséquence de cette stratégie est que, si les différentes lignes de desserte ne sont pas reliées par le transporteur, des concurrents peuvent se positionner pour combler ce vide. Une situation similaire pourrait se présenter sur les marchés internationaux.

Les conditions d'établissement sont tout à fait différentes selon qu'il s'agit du transport aérien intérieur ou international. En effet, sur un marché intérieur le pays peut simplement exercer son droit souverain de contrôler le trafic aérien au-dessus de son territoire et entre des points d'origine et de destination sur ce territoire. Sur les marchés internationaux, les réseaux ne peuvent être établis qu'en coopération avec d'autres États. De ce fait, les obstacles à l'entrée sont nettement plus importants sur les marchés internationaux que sur les marchés nationaux, où l'entrée et la sortie des transporteurs locaux s'effectuent avec une relative facilité dans la plupart des pays. Comme on le verra plus loin, ces obstacles influent sur le type de réseau international qu'une compagnie aérienne peut vouloir établir. Un réseau comportant des lignes d'apport situées dans différents pays est plus difficile à établir qu'un pivot international doté de lignes d'apport intérieures.

## b) Concurrence par les prix

L'émergence du concept de transporteur à bas coûts en Europe de l'Ouest et aux États-Unis a eu un profond impact sur les formes de concurrence entre compagnies aériennes. Depuis deux décennies, le modèle traditionnel du transporteur offrant des services complets est menacé par un nouveau modèle d'entreprise qui mise sur l'abaissement du coût des billets et une réduction correspondante du niveau des services.

L'hypothèse de base qui sous-tend le modèle des transporteurs à bas coûts est que le passager souhaite acheter un voyage entre deux points, plutôt que de se procurer tout un ensemble de services en plus du voyage. En offrant des tarifs plus bas et une information complète sur la réduction des services, plusieurs compagnies aériennes comme Virgin Blue en Australie, Southwest aux États-Unis ainsi que Ryanair et easyJet en Europe ont connu un succès remarquable.

Comme leur nom l'indique, les transporteurs à bas coûts tirent leur avantage de la réduction des charges d'exploitation. Cette réduction peut revêtir différentes formes, surtout s'il s'agit d'une nouvelle compagnie. Les compagnies internationales plus anciennes et plus établies que l'on désigne comme «compagnies aériennes nationales» ou «compagnies aériennes traditionnelles» ont une structure de coûts qui leur confère une moins grande marge de manœuvre dans leur réaction aux pressions de la concurrence.<sup>28</sup> Les coûts de main-d'œuvre, qui peuvent atteindre 40% du total, semblent figurer parmi les charges les plus importantes. Un autre avantage de coût tient à l'utilisation efficace des aéronefs. Les vols long-courriers exigent le regroupement de routes pour que la fourniture du service soit rentable. Jusqu'ici, les transporteurs à bas coûts effectuent surtout des vols court-courriers d'une durée inférieure à deux heures. En choisissant de ne desservir qu'un seul type de route, ils peuvent utiliser un seul type d'aéronef et réduire ainsi leurs charges d'exploitation. En effet, cela permet non seulement d'abaisser les coûts de maintenance, compte tenu de l'uniformité du service, mais aussi de réduire le temps passé au sol pour le service et le déchargement des appareils (Gillen et Lall, 2004).

L'un des moyens les plus visibles et les plus tangibles par lesquels les transporteurs à bas coûts ont pu soutenir la concurrence est le contact direct avec la clientèle pour la vente de leurs services. La sécurité des achats sur Internet a donné naissance à des méthodes novatrices qui permettent au client potentiel d'examiner différentes options de voyage. En supprimant le recours aux agents de voyages, les transporteurs à bas coûts n'ont pas à verser de commissions; de plus, dans bien des cas ils émettent des billets électroniques, de sorte

<sup>28</sup> L'évolution, l'impact et l'avenir des transporteurs aériens à bas coûts sont analysés dans «Low-cost airlines: Turbulent Skies», *The Economist*, 8 juillet 2004.

qu'ils économisent sur les frais d'administration. L'utilisation d'Internet pour réserver des billets d'avion ne se limite pas aux transporteurs à bas coûts. Les compagnies aériennes traditionnelles et, désormais, certains agents de voyages ont abondamment recours à Internet. Le résultat final est que les tarifs des billets d'avion sont plus transparents car le client peut facilement comparer les prix affichés; les prix demeurent ainsi un précieux outil de concurrence stratégique pour les compagnies aériennes.

Le concept des transporteurs internationaux à bas coûts, si l'UE est comptée comme un seul marché, en est encore à ses débuts; il semble toutefois en nette progression, notamment en Asie de l'Est (Hooper, 2004). Cela n'est guère surprenant, compte tenu de la demande de voyages aériens dans cette région et du nombre de pays en cause. Parmi les entrants récents sur le marché de l'Asie du Sud-Est dans le créneau des transporteurs à bas coûts figurent des compagnies aériennes établies en Indonésie, en Malaisie, à Singapour et en Thaïlande. L'élargissement de la Communauté européenne à 25 pays s'est traduit par l'entrée de plusieurs transporteurs à bas coûts établis dans les nouveaux États membres, qui tentent de tirer parti du marché unique de l'aviation.<sup>29</sup>

La Chine et l'Inde figurent parmi les marchés les plus vastes et les plus prospères du monde en développement pour ce qui concerne les voyages aériens internationaux. Pour l'heure, aucun de ces pays ne possède des transporteurs à bas coûts mais, selon les médias, plusieurs entreprises envisagent d'en créer d'ici deux à trois ans.

### c) Concurrence hors prix

Alors que la déréglementation de l'industrie a favorisé une saine concurrence par les prix, l'existence de plusieurs obstacles réglementaires à l'entrée a suscité l'émergence de nouvelles formes de concurrence hors prix entre les compagnies aériennes sur les routes internationales. La forme la plus courante est la formation d'alliances sans prise de participation. On peut faire valoir que ces alliances constituent une simple réponse proconcurrentielle aux obstacles qui entravent l'entrée des compagnies aériennes étrangères. Au demeurant, à défaut de l'établissement direct ou d'une participation majoritaire dans une autre compagnie aérienne internationale, les alliances assorties d'un partage de codes et de la coordination des horaires entre les réseaux peuvent procurer un certain nombre d'avantages.

Du point de vue des transporteurs, les principales justifications du partage de codes sont les suivantes:

- obtenir une meilleure visualisation dans les systèmes informatisés de réservation, dans les cas où le partage de codes est considéré comme un service en ligne offrant une priorité d'inscription plus élevée que le service intercompagnies;
- dans le contexte d'un environnement de plus en plus concurrentiel, forger des liens de coopération avec d'autres transporteurs afin de maintenir, de protéger et d'améliorer les positions de marché;
- assurer une meilleure présence sur les routes qu'ils ne desservent pas, ce qui constitue un outil de marketing peu coûteux;
- permettre à des transporteurs assurant une exploitation conjointe de garantir la viabilité du service lorsque les volumes de trafic ne justifient pas une exploitation individuelle, et obtenir un trafic d'apport;
- stimuler la compétitivité en attirant du trafic dans l'orbite des partenaires du partage de codes; et
- obtenir un meilleur accès aux marchés vers des points jusque-là limités par les dispositions en matière de capacité insérées dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

Du point de vue des passagers, les avantages potentiels sont les suivants:

- commodité d'horaires coordonnés, ce qui permet de meilleures correspondances;
- possibilité de réduire la durée du voyage;
- correspondances facilitées par le partage de terminaux entre transporteurs partenaires;
- possibilité de tarifs inférieurs ou meilleur choix de tarifs spéciaux;
- surveillance de l'intégralité du voyage par un seul transporteur; et
- programmes de fidélisation communs.

<sup>29</sup> «Spreading Wings: Yet more low cost startups», *The Economist*, 13 mai 2004.

Le tableau 6 présente la configuration actuelle des alliances entre compagnies aériennes internationales. En 2002 il existait cinq grandes alliances, mais après la consolidation dont l'industrie a fait l'objet, il n'en subsiste désormais que trois: Oneworld, Star Alliance et SkyTeam. Une caractéristique importante de ces alliances est que chacune comprend une grande compagnie aérienne appartenant à l'une des trois régions dominantes au chapitre du trafic. Ainsi, chaque compagnie peut se prévaloir, dans cette région, d'un aéroport-pivot qui lui permet d'assurer la connexion avec les pivots d'autres régions. Par exemple, dans le cas de l'alliance Oneworld, American Airlines utilise ses aéroports-pivots des États-Unis pour les transporteurs de l'alliance, comme British Airways le fait en Europe. En Asie de l'Est et dans le Pacifique Sud, les aéroports-pivots sont ceux de Hong Kong, Chine (Cathay Pacific) et de Sydney (Qantas).

**Tableau 6**  
**Alliances entre transporteurs aériens**

SKYTEAM			
Membres	Passagers (Milliers)	PKR <sup>1</sup> (Vols réguliers, millions)	SKD <sup>2</sup> (Vols réguliers, millions)
Aeromexico	8835	12982	19965
Air France	44405	99863	131719
Alitalia	22259	28170	39023
Continental	39856	94783	125593
CSA	3344	4784	6622
Delta	84124	143478	192975
KLM	18741	56555	71366
Korean Air	21270	39936	58284
Northwest	52788	110199	142573
<b>Total</b>	<b>295622</b>	<b>590750</b>	<b>788120</b>
STAR ALLIANCE			
Membres	Passagers (Milliers)	PKR <sup>1</sup> (Vols réguliers, millions)	SKD <sup>2</sup> (Vols réguliers, millions)
Air Canada	19857	59018	79630
Air New Zealand	10123	22689	31041
ANA	43388	52077	81297
Asiana	11703	16156	23781
Austrian Airlines	6895	14537	20387
bmi	9113	6514	9972
Blue1	628	411	920
LOT	3252	5434	7592
Lufthansa	44477	96617	124166
SAS	26537	26733	39480
Singapore Airlines	13124	63816	88580
Spanair	5831	5143	7979
TAP Air Portugal	5841	12012	16837
Thai	16623	44773	63952
United Airlines	66526	167136	217798
US Airways	41251	60736	82870
Varig	11329	26081	36605
<b>Total</b>	<b>336498</b>	<b>679883</b>	<b>932887</b>
ONEWORLD			
Membres	Passagers (Milliers)	PKR <sup>1</sup> (Vols réguliers, millions)	SKD <sup>2</sup> (Vols réguliers, millions)
Aer Lingus	6596	9963	12271
American	88798	193135	265199
British Airways	34815	100426	137483
Cathay Pacific	9991	42727	59224
Finnair	5556	8641	13792
Iberia	25087	41956	55930
LAN	5509	13255	19013
Qantas	23520	68923	89064
<b>Total</b>	<b>199872</b>	<b>479026</b>	<b>651976</b>

<sup>1</sup> PKR = passagers-kilomètres réalisés.

<sup>2</sup> SKD = sièges-kilomètres disponibles.

Note: Source de toutes les données: IATA-World Air Transport Statistics 2004; les chiffres se rapportent à 2003. TAP Air Portugal entre dans Star Alliance en mars 2005.

Source: IATA.

## d) Incidences pour le commerce international

Le tableau qui a été brossé dans les sections précédentes fait ressortir le dynamisme de l'industrie du transport aérien. L'industrie a fait preuve de résilience en réagissant de manière positive aux multiples défis qu'elle a dû affronter. L'évolution systématique vers la privatisation et la déréglementation a suscité l'émergence d'un environnement proconcurrentiel. Les incidences pour le commerce international sont claires – à mesure que diminuent les tarifs et les restrictions au commerce international des marchandises et des services, la demande de transport aérien ira croissant.

Les perspectives de croissance du transport aérien semblent donc positives, mais la configuration des échanges dans le transport aérien international n'est guère prévisible. Il existe deux perceptions, peut-être conflictuelles, de l'allure que prendra le trafic aérien dans le moyen terme. Certains estiment que la demande sera comblée par quelques aéroports-pivots internationaux de très grande taille, alimentés par des aéroports de plus petite taille (liaisons d'appoint). Si cette perception l'emporte, les petits aéroports, dont la plupart seraient situés dans des pays en développement à faible revenu, devront obtenir l'accès aux aéroports-pivots pour exporter leurs marchandises et leurs services.

D'autres considèrent que le système de réseau en étoile ne disparaîtra pas mais que la réponse à l'accroissement de la demande sera le service de point à point. Selon cette perception, le trafic entre aéroports-pivots fera place à un trafic «reliant les branches de l'étoile».

Ces différences de prédictions correspondent parfaitement aux ambitions commerciales des deux principaux constructeurs d'avions, Airbus et Boeing. Airbus souscrit au point de vue selon lequel le trafic des aéroports-pivots nécessite des avions de plus grande taille puisque ces pivots sont confrontés à des contraintes de capacité. Boeing, pour sa part, prédit qu'il faudra des avions long-courriers de moyenne capacité pour pouvoir desservir différents points indépendamment de la distance.

En réalité, rien ne s'oppose à la coexistence des deux perceptions. Comme il a été indiqué plus haut, le trafic aérien est largement concentré dans trois régions et entre ces régions. Il continuera de croître selon ce schéma. Toutefois, un aspect de cette croissance concerne la mesure dans laquelle les pays plus petits et moins développés seront marginalisés au regard des infrastructures dont ils ont besoin pour s'intégrer au système commercial mondial. Deux exemples – le tourisme et les exportations de fruits et légumes frais – illustrent de manière éloquente les difficultés que connaissent ces pays.<sup>30</sup> L'industrie touristique est très concurrentielle, et bon nombre de petites économies sont fortement tributaires du trafic aérien pour la vente de leurs services touristiques. Une structure de réseau en étoile qui augmente la durée et le nombre des correspondances pour le client potentiel risquerait d'entraver les efforts les plus résolus de ces pays. Des difficultés du même ordre se posent dans le cas des produits d'exportation pour lesquels le facteur temps a une importance décisive, par exemple le poisson frais, les fleurs, les fruits et les légumes. De nombreux pays dont les Fidji, le Kenya et le Zimbabwe misent sur l'exportation de ces produits vers des marchés situés à une distance considérable, comme l'Europe dans le cas des pays africains et l'Australie, le Japon et les États-Unis dans le cas des pays du Pacifique Sud. Un système de point à point servirait mieux les intérêts de ces pays, mais seulement s'il présente pour eux un rapport compétitivité-coût satisfaisant.

Un système de transport aérien plus efficient favoriserait le développement de l'Afrique en facilitant les échanges, en attirant des investissements, en encourageant le tourisme et en renforçant les liens culturels tant au sein de l'Afrique qu'entre l'Afrique et d'autres régions du monde (Goldstein, 2001). Actuellement, le consommateur africain bénéficie d'un degré de choix (et partant, de concurrence) acceptable sur les principales routes Afrique-Europe et dans certaines sous-régions, tandis que le service entre les destinations principales de plusieurs parties du continent est beaucoup moins développé (ATAG, 2003).

L'élargissement des options de service dans les pays en développement exigera sans doute un dosage complexe d'initiatives gouvernementales interdépendantes, dont la poursuite de la privatisation, la libéralisation de l'accès aux marchés au moins sur le plan régional et ultérieurement sur le plan multilatéral, des investissements dans

<sup>30</sup> Voir Milner *et al.* (1998) pour une analyse des mécanismes par lesquels le coût du transport peut jouer le rôle d'une taxe à l'exportation dans les pays en développement.

les infrastructures et la promotion de la concurrence. Ces réformes exigeront, quant à elles, une coopération intergouvernementale renforcée dans le cadre des instances régionales et multilatérales appropriées. Le renforcement de la concurrence sur les marchés de produits (gage d'amélioration de l'efficacité) rendrait les compagnies aériennes des pays en développement plus attractives en tant que partenaires éventuels au sein d'alliances internationales, ce qui engendrerait des avantages supplémentaires pour les fournisseurs de services et les consommateurs de ces pays.

## 5. LE RÔLE DE LA LÉGISLATION EN MATIÈRE DE CONCURRENCE ET DES ORGANES D'APPLICATION DES LOIS

La situation de la concurrence dans le secteur du transport aérien international est fonction d'un grand nombre de variables dont certaines ont déjà été décrites dans des sections précédentes. Parmi ces variables figurent l'évolution de la technologie et de la demande, la disponibilité des infrastructures nécessaires et (facteur très important) les conditions régissant l'accès aux marchés. Comme il a été indiqué plus haut, depuis de nombreuses années la concurrence dans le transport aérien international est freinée par les contraintes à l'entrée et (dans certains cas) à la tarification qui sont inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens. Ces contraintes découlent, quant à elles, de l'approche du «bilatéralisme au coup par coup» qui a été adoptée pour la réglementation internationale du secteur à la Convention de Chicago en 1944 (voir une analyse plus approfondie à la section 6 plus loin). Cependant, la situation de la concurrence dans le transport aérien dépend également des stratégies et du comportement des entreprises ainsi que des politiques publiques qui s'y rattachent (application de la législation et des politiques en matière de concurrence). C'est le thème de la présente section.

Plus précisément, la présente section analyse les principaux enjeux conceptuels, pratiques et empiriques liés à la réglementation de la concurrence dans le secteur du transport aérien. Cette analyse se concentre sur les enjeux qui ont trait au maintien de la concurrence dans le transport aérien international de passagers.<sup>31</sup> Elle accorde une attention particulière aux aspects suivants:

- rôle des fusions, des coentreprises et des alliances stratégiques (y compris les arrangements de partage de codes) dans le secteur des compagnies aériennes, incidences pour la concurrence et approche adoptée par les autorités compétentes;
- incidences de l'immunité antitrust accordée à l'Association du transport aérien international (IATA) et aux arrangements individuels de partage de codes pour l'évaluation des arrangements dans ce domaine;
- questions concernant la possibilité de collusion entre compagnies aériennes, notamment par la publication électronique de tarifs et les filières connexes;
- approche du comportement prédateur (pratiques par lesquelles une entreprise peut tenter d'évincer ses rivaux potentiels du marché) dans le secteur des compagnies aériennes;
- rôle des défenseurs de la concurrence – interventions des autorités nationales compétentes et autres entités ayant un intérêt dans le processus de formulation des politiques au plan national et international – dans le secteur du transport aérien international.

Par ailleurs, l'analyse évoquera brièvement les problèmes de chevauchement des compétences nationales en ce qui concerne le maintien de la concurrence dans le secteur du transport aérien, ainsi que la nécessité de mécanismes de coopération appropriés à cet égard.

L'objectif général de la présente section est de jeter un éclairage tant sur les différents moyens par lesquels les pratiques anticoncurrentielles peuvent nuire à la concurrence dans le secteur du transport aérien que sur les moyens par lesquels ces pratiques peuvent être découragées/contrôlées au moyen de règles de concurrence judicieuses. Comme on le verra, une réglementation efficace des pratiques anticoncurrentielles (dans le transport aérien comme dans d'autres secteurs économiques) exige de la part des autorités compétentes

<sup>31</sup> Il convient de noter qu'outre les questions examinées ci-dessous la question des aides d'État (subventions) à l'industrie relève de la compétence des autorités de la concurrence dans certains ressorts territoriaux (notamment la Communauté européenne). Cependant, la présente section est centrée sur les pratiques anticoncurrentielles privées plutôt que sur les mesures étatiques restreignant la concurrence.

une approche faite de discernement, qui leur permette d'identifier les regroupements structurels et les comportements qui nuisent véritablement à la concurrence (donc au consommateur) sans faire obstacle aux arrangements intercompagnies efficaces, aux restructurations nécessaires ou à la tarification proconcurrentielle et autres pratiques de ce genre. Les politiques mises en œuvre par les autorités de la concurrence dans les principaux États ayant une expérience dans ce domaine témoignent de la recherche de cet équilibre. Le rôle de promotion qui incombe aux organismes chargés de la concurrence dans le contexte du transport aérien sera également examiné. Un thème clé à cet égard concerne l'interaction des préoccupations de mise en œuvre et de promotion et, plus précisément, le rôle que peuvent jouer les organismes chargés de la concurrence pour susciter des évolutions structurelles proconcurrentielles dans le secteur.

### a) Rôle des fusions, coentreprises et alliances stratégiques dans l'industrie du transport aérien

La réglementation des fusions, coentreprises et alliances stratégiques dans le secteur des compagnies aériennes et d'autres secteurs est une question qui doit être abordée avec circonspection: il est largement reconnu que ces arrangements peuvent constituer, dans des cas particuliers, des outils légitimes de réaffectation des ressources et d'amélioration de l'efficacité du service. Du reste, l'avis général des autorités de la concurrence est que la plupart des fusions et arrangements connexes au sein de leurs économies respectives ont une incidence bénigne, voire bénéfique, sur la concurrence; c'est seulement dans une faible minorité de cas que l'intervention des autorités compétentes se justifie (Anderson et Khosla, 1995). Néanmoins, l'expérience du secteur du transport aérien indique que les fusions et les alliances stratégiques peuvent créer un pouvoir de marché, ce qui amoindrit les avantages de la libéralisation et entraîne pour le consommateur une hausse des tarifs et une baisse du niveau de service (Borenstein, 1990 et 1992; Morrison et Winston, 1989 et 1990; Jordan, 1988 et 2002). Les effets d'une fusion particulière ou d'un autre arrangement similaire dépendent, dans une large mesure, de la conjoncture qui règne sur les marchés en cause; c'est pourquoi ces arrangements sont généralement évalués selon la «règle de raison», au cas par cas. Le défi pour les autorités compétentes est de déceler et de contrer les quelques arrangements qui constituent une menace véritable pour la concurrence tout en évitant de faire obstacle à l'ensemble plus vaste des arrangements qui ont une incidence bénigne ou qui sont susceptibles d'entraîner une amélioration du service pour le consommateur (voir, par exemple, Bingaman, 1996; et Nannes, 1999).

L'analyse d'une fusion dans le secteur du transport aérien (comme dans d'autres secteurs) débute généralement par la délimitation du marché de produits et du marché géographique pertinents. Cette opération a pour but de répertorier les produits ou les services que le consommateur perçoit comme des solutions de remplacement raisonnables aux produits ou services des sociétés fusionnantes (ou des sociétés qui participent à la coentreprise, l'alliance stratégique ou autre arrangement similaire). Le constat général effectué par les autorités de la concurrence est que le marché pertinent pour l'analyse d'une fusion ou autre arrangement entre compagnies aériennes se limite à une paire de villes.<sup>32</sup> Ce marché peut être plus restreint qu'une paire de villes si, par exemple, tous les vols sur cette paire de villes ne sont pas perçus comme des solutions interchangeables parce que, entre autres, les heures de départ ou d'arrivée n'offrent pas la commodité nécessaire pour certains objectifs d'affaires spécifiques (Bingaman, 1996). Une autre approche consiste à définir le marché de produits pertinent comme la fourniture de services de transport entre des paires de villes particulières tout en reconnaissant (notamment à cause du rôle d'Internet) que les billets pour ces services peuvent être vendus sur une vaste étendue géographique (voir, pour l'analyse connexe, Jordan, 1975).

Une fois que le marché pertinent a été délimité, on évalue les répercussions de la fusion ou de l'alliance stratégique envisagée sur les prix et sur le degré de choix qui subsiste pour le consommateur dans ce marché.<sup>33</sup> S'agissant du maintien de la concurrence dans le secteur du transport aérien de passagers, une préoccupation particulière des autorités compétentes a trait aux fusions qui auraient pour effet de brider la concurrence d'un transporteur exploitant un réseau en étoile, c'est-à-dire un transporteur qui dessert un grand nombre de villes dans une région grâce à un système de pivot (McDonald, 2004). Toutefois, des préoccupations peuvent

<sup>32</sup> Comme le souligne Bingaman, «Un passager qui doit aller de Washington à Kansas City n'ira pas plutôt à Cleveland si les tarifs pour Kansas City augmentent».

<sup>33</sup> Voir États-Unis, Département de la justice et Commission fédérale du commerce (1997).

également surgir relativement à une fusion par laquelle un transporteur de moindre envergure constituant une source de concurrence dans un créneau particulier est absorbé par un concurrent.

Outre le nombre des concurrents desservant deux villes particulières et leurs parts de marché respectives, une considération importante dans l'analyse d'une fusion est la possibilité pour de nouveaux concurrents d'entrer sur le marché. Dans les premières années de la déréglementation du transport aérien, particulièrement aux États-Unis, on prenait souvent pour acquis que les obstacles à l'entrée étaient minimes pour les compagnies aériennes dans la mesure où les principaux actifs, tels que les avions, étaient aisément cessibles d'un marché à l'autre. En effet, le secteur des compagnies aériennes était abondamment cité comme modèle de marché «contestable» – c'est-à-dire un marché où l'entrée est si aisée que la possibilité des entrées-sorties éclairs freine toute tentative d'exercer un pouvoir de marché en haussant les tarifs à des niveaux supraconcurrentiels (voir, par exemple, Baumol et al., 1982 et Bailey, 1981). Cependant, cette perception de l'industrie a été largement rejetée par la suite, tant dans la littérature économique pertinente (voir, par exemple, Borenstein, 1992) que dans le travail des autorités assurant l'application des lois sur la concurrence (voir, par exemple, Willig, 1991 et Nannes, 1999). Cela dénote la reconnaissance du fait que les obstacles à l'entrée dans le secteur – par exemple, les incidences de la structure en étoile, la pénurie de créneaux de décollage et d'atterrissage ou d'infrastructures aéroportuaires pour certaines paires de villes et (de l'avis de certains observateurs) l'effet de réputation (lorsqu'un transporteur acquiert la réputation de baisser ses prix en réaction aux entrées concurrentielles) – sont plus importants qu'on ne le pensait autrefois (voir Nannes, 1999 pour une analyse approfondie).

Même dans les cas où l'intervention est considérée comme justifiée, les autorités de la concurrence sont généralement disposées à envisager des mesures susceptibles de corriger l'impact anticoncurrentiel de l'arrangement en cause, plutôt que d'interdire purement et simplement une fusion ou autre transaction. Par exemple, dans plusieurs cas on a répondu aux préoccupations concernant l'effet anticoncurrentiel d'une fusion en adoptant des mesures telles que la création de créneaux de décollage et d'atterrissage additionnels, pour faciliter l'entrée de nouveaux concurrents. C'est ce qu'on appelle parfois l'approche de la correction préventive (*fix-it-first*). Un exemple du recours à cette approche dans le secteur des compagnies aériennes – la fusion Air France-KLM – est présenté à l'encadré 4.

#### **Encadré 4: Approbation conditionnelle d'une fusion aux répercussions transnationales dans le secteur des compagnies aériennes: le cas de la fusion entre Air France et KLM**

En septembre 2003, Air France et KLM ont annoncé leur intention de fusionner et de coordonner leurs opérations tout en demeurant deux transporteurs théoriquement distincts. Cette fusion devait donner naissance à la plus importante compagnie aérienne du monde sous l'angle du chiffre d'affaires.

Air France et KLM étant membres d'alliances concurrentes (SkyTeam et Wings, respectivement), la fusion aurait aussi créé (potentiellement) une incitation et une aptitude à coordonner les activités de tous les transporteurs appartenant à ces alliances. C'est pourquoi les États-Unis l'ont analysée comme une fusion mondiale d'alliances exigeant l'examen des répercussions possibles sur des centaines de paires de villes.

Dans le cadre des négociations des parties avec la Commission européenne, les deux transporteurs se sont accordés sur un ensemble d'engagements visant à atténuer les éventuelles incidences anticoncurrentielles aussi bien sur le marché intracommunautaire qu'au-delà de l'Europe. Parmi ces engagements figuraient la restitution de 47 paires de créneaux de décollage et d'atterrissage, un «gel des fréquences» (engagement à ne pas augmenter la fréquence des vols sur les liaisons en cause pour donner aux nouveaux entrants une chance équitable de s'y établir) et l'assurance donnée par les autorités néerlandaises et françaises d'accorder des droits de trafic aux autres transporteurs qui souhaiteraient faire escale à Amsterdam ou à Paris. Compte tenu, entre autres, des mesures correctives imposées par la Commission des CE, le Département de la justice des États-Unis n'a pas tenté d'empêcher la fusion.

Source: Commission des CE (2004a) et McDonald (2004).

Outre les fusions, l'amélioration de l'efficacité peut être obtenue par le jeu des alliances stratégiques et des accords de partage de codes. Ces arrangements peuvent se limiter au simple fait pour une compagnie aérienne d'en autoriser une autre à vendre des sièges sur ses avions pour une liaison où elle ne peut livrer une concurrence directe (il s'agit là, essentiellement, d'un accord intercompagnies). À l'opposé, il peut s'agir d'une intégration beaucoup plus vaste du marketing et de l'exploitation, y compris des décisions communes sur les tarifs, la capacité et les horaires.

Le traitement des accords de partage de codes en vertu des lois sur la concurrence fait intervenir les mêmes principes que le traitement des fusions de compagnies aériennes. Comme l'indique Bingaman (1996):

«Pour les autorités chargées d'appliquer la législation antitrust, les accords de partage de codes sont simplement des formes d'intégration d'entreprises qui se situent quelque part entre la fusion pure et simple et les accords intercompagnies traditionnels dans des conditions de libre concurrence. À l'instar de la fusion et de l'acquisition, ... le partage de codes peut avoir un effet proconcurrentiel important – il peut susciter la création de nouveaux services, améliorer les services existants, abaisser les coûts et accroître l'efficacité, dans l'intérêt du public voyageur. À l'inverse, il peut servir à occulter des arrangements anticoncurrentiels entre concurrents réels ou potentiels pour le partage des marchés, la limitation de la capacité, le relèvement des tarifs ou l'éviction de compagnies rivales, au plus grand détriment des consommateurs. La capacité de faire la distinction entre le premier type d'accord et le second est cruciale pour les décideurs du secteur de l'aviation et pour les autorités chargées d'appliquer la législation antitrust.»

Lorsqu'une alliance n'engendre aucun gain d'efficacité réel ni aucun service conjoint qui ne pourrait être fourni autrement, ses effets peuvent s'apparenter à ceux d'un cartel (c'est-à-dire un simple arrangement de fixation de prix ou de partage de marché), auquel cas il peut être approprié de l'interdire purement et simplement.<sup>34</sup>

Somme toute, les autorités de la concurrence examinent tant les fusions que les arrangements connexes – partage de codes, alliance stratégique ou autre – au cas par cas, sur la base du principe dénommé «règle de raison». Selon cette approche, un arrangement est généralement jugé acceptable dans la mesure où il permet d'obtenir un gain d'efficacité ou d'offrir de nouveaux services qui, autrement, ne seraient pas disponibles pour le consommateur. En revanche, lorsqu'un arrangement réduit ou élimine la concurrence entre des transporteurs desservant les mêmes marchés, les autorités compétentes peuvent exiger des concessions pour atténuer les effets anticoncurrentiels ou même tenter de l'interdire purement et simplement.

### **b) Incidences des accords bilatéraux sur les services aériens et de l'immunité antitrust accordée à l'Association du transport aérien international (IATA) et aux alliances stratégiques/accords de partage de codes pour la politique en matière de concurrence**

Comme on l'a vu à la section 4 ci-dessus, les accords bilatéraux sur les services aériens constituent un important facteur qui influe sur la situation de la concurrence dans le secteur du transport aérien d'une manière générale. Ces accords peuvent aussi avoir des répercussions spécifiques pour l'application des lois sur la concurrence. Plus particulièrement, lorsqu'un accord de ce genre limite les possibilités d'entrée sur une paire de villes internationales pour les transporteurs qui n'assuraient pas cette liaison par le passé, une fusion ou une alliance stratégique entre les transporteurs assurant cette liaison risque davantage d'être perçue avec suspicion (car elle réduit ou élimine la possibilité qu'une entrée concurrentielle puisse faire échec à une tentative de contrôle du marché par les entreprises fusionnantes). En revanche, lorsqu'un accord bilatéral sur les services aériens consacre le principe du «ciel ouvert» et prévoit le partage des droits de décollage et d'atterrissage pour faciliter les nouvelles entrées, il peut atténuer les préoccupations concernant le potentiel d'effet anticoncurrentiel des fusions et des alliances (Bingaman, 1996 et Nannes, 1999). Cela montre l'interaction entre, d'une part, la nécessité et la portée des interventions au titre des lois sur la concurrence et, d'autre part, le degré de concurrence prévu par le cadre réglementaire applicable. L'encadré 5 illustre la relation entre les accords bilatéraux sur les services aériens et l'application des lois sur la concurrence.

<sup>34</sup> Sur la distinction entre les cartels de prix en bonne et due forme et les arrangements de coopération entre entreprises qui peuvent être favorables, voir Bork (1978), chapitre 13.

### Encadré 5: Interaction entre les accords bilatéraux sur les services aériens et l'application des lois sur la concurrence: le projet d'alliance entre British Airways et American Airlines

En janvier 1997, British Airways et American Airlines ont demandé au Département des transports des États-Unis d'approuver leur projet visant à conclure une nouvelle alliance majeure qui prévoyait un vaste partage de codes et une large coordination des services de transport de passagers et de marchandises entre l'Europe et les États-Unis. Le Département des transports a tenu des audiences sur le projet d'alliance entre British Airways et American Airlines, avec la collaboration du Département de la justice. Une question cruciale à cet égard concernait le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage et d'installations connexes dont les nouveaux entrants devaient pouvoir disposer. D'après la position soutenue par le Département de la justice, le Département des transports pouvait considérer que l'alliance allait dans le sens de l'intérêt public si l'offre de créneaux et d'installations au sol permettait à d'autres transporteurs (non parties à l'alliance) d'opérer 24 vols quotidiens aller-retour. Les travaux du Département des transports ont été suspendus à l'automne 1998, lorsqu'il est apparu que le Royaume-Uni n'était pas prêt à avancer des propositions en vue d'un accord de type ciel ouvert.

Lors d'une deuxième ronde de travaux à la fin de 2001, le Département de la justice a incité le Département des transports à imposer diverses conditions – désinvestissement et autres – à l'alliance envisagée, en vue de protéger les consommateurs. En outre, il a préconisé que le traité à caractère restrictif liant les États-Unis et le Royaume-Uni soit remplacé par un arrangement de type «ciel ouvert» intégral qui lèverait les restrictions gouvernementales à l'entrée et à la tarification, tout en soulignant la nécessité de libéraliser l'attribution des créneaux d'atterrissage des aéroports. En réponse à une décision subséquente du Département des transports, les deux compagnies aériennes ont abandonné leur projet. Bien qu'elles aient renoncé à leur projet visant à conclure une alliance plus globale, les deux compagnies aériennes ont par la suite conclu des arrangements limités en matière de partage de codes (qui ne portaient pas sur les services transatlantiques à destination de Londres) et elles continuent de participer ensemble à l'alliance "Oneworld".

Ces évolutions illustrent les incidences réciproques de l'application des lois sur la concurrence et des activités de promotion dans un environnement déréglementé, de même que l'incidence potentielle des accords d'ouverture des marchés.

*Source:* Nannes (1999), Département de la justice des États-Unis (2001), Monti (2003) et British Airways (2004).

Pour les autorités de la concurrence, un autre facteur qui complique l'analyse des fusions, des accords de partage de codes et autres arrangements du même ordre dans l'industrie du transport aérien concerne le rôle de l'Association du transport aérien international (IATA) et les exemptions dont bénéficient ses conférences tarifaires ainsi que les arrangements individuels de partage de codes au regard des lois nationales sur la concurrence. Bingaman (1996) analyse comme suit les incidences de l'immunité accordée à l'IATA au regard des lois sur la concurrence:

«En vertu des Lignes directrices [des États-Unis] sur les fusions, nous examinons la mesure dans laquelle une fusion ou la formation d'une coentreprise augmentera la probabilité que les entreprises qui subsistent sur le marché soient plus à même de coordonner leur comportement d'une manière qui nuise au consommateur ... Avec les conférences tarifaires de l'IATA ... il est facile (et légal) pour les transporteurs membres de convenir expressément des tarifs pour les marchés où ils se font concurrence. L'existence du système de coordination tarifaire de l'IATA sur un marché peut donc amener le Département à contester un partage de codes entre concurrents horizontaux dans des situations où il ne le ferait pas en l'absence de ce système. De plus, si l'accord de partage de codes envisagé a des effets tant proconcurrentiels qu'anticoncurrentiels, le Département détermine,

dans le cadre de son analyse globale de concurrence, si le maintien de l'appartenance à l'IATA est nécessaire pour concrétiser des avantages quelconques et si le retrait de l'IATA permettrait d'atténuer un préjudice quelconque. En particulier, nous déterminons si le fait pour une alliance de partage de codes de fixer ses tarifs indépendamment de l'IATA constituerait une approche moins anticoncurrentielle pour permettre la matérialisation des avantages de cette alliance.»

En 2004, la Direction générale de la concurrence de la Commission des CE a lancé une consultation publique sur les incidences qu'entraînerait le maintien de l'exemption accordée à l'IATA pour ses conférences de coordination des tarifs et des horaires. Le processus de consultation a suscité de nombreuses contributions de l'industrie et des groupements de consommateurs. Ses résultats n'ont pas encore été annoncés (voir Commission des CE, 2004b et pour le contexte, Stragier, 2002). [...]. Elle a par la suite publié un document de discussion dans lequel elle faisait référence au «très haut potentiel de restriction» des conférences tarifaires de l'IATA tout en donnant à entendre que les avantages que le consommateur pouvait retirer de ces conférences étaient limités (Commission des CE, 2005a).

S'agissant des exemptions au regard de la réglementation antitrust pour les arrangements de partage de codes, la question se pose de savoir pourquoi une exemption serait nécessaire pour des arrangements qui permettent véritablement d'améliorer le service ou d'abaisser les prix pour les consommateurs, étant donné que les autorités de la concurrence reconnaissent le potentiel d'effet pro concurrentiel de ces arrangements et qu'elles ne cherchent à contester que ceux d'entre eux qui sont préjudiciables pour le consommateur. À ce propos, Bingaman (1996) a dit ce qui suit:

«Il n'est pas nécessaire pour les partenaires d'un partage de codes d'obtenir l'immunité antitrust pour un accord qui ne contreviendrait pas à la législation antitrust, et les comportements qui contreviendraient à la législation antitrust ne devraient pas être autorisés ni, plus encore, faire l'objet d'une immunité. De notre point de vue, [le Département de la justice] continuera d'examiner tous les arrangements de partage de codes, y compris ceux pour lesquels les parties demandent l'immunité, et il s'efforcera d'empêcher la mise en œuvre de tout accord anticoncurrentiel.»

### c) Questions concernant la possibilité de collusion dans le secteur, notamment par la publication électronique de tarifs et les filières connexes

L'un des principaux moyens permettant de circonvenir les règles de concurrence dans un secteur quelconque est le cartel (arrangement pour la fixation des prix ou le partage des marchés). Durant les 15 dernières années, des preuves abondantes ont fait surface, révélant la présence active de cartels dans de nombreux secteurs. En outre, l'activité de ces cartels a souvent une envergure internationale, voire mondiale. Là où ils existent, les cartels engendrent des coûts considérables pour les économies touchées – notamment les économies en développement, qui peuvent ne pas disposer d'outils efficaces pour s'y attaquer.<sup>35</sup>

S'agissant du secteur des compagnies aériennes, la collusion ou la coordination des prix a parfois été facilitée par les systèmes électroniques d'information sur les tarifs. Ces systèmes fournissent une information actualisée à la minute près sur les tarifs pratiqués par des transporteurs concurrents pour une liaison donnée. Manifestement, ils peuvent jouer un rôle important sur le plan de l'efficacité, mais ils peuvent aussi faciliter la coordination des prix en révélant instantanément la réaction des concurrents aux modifications de tarif (alignement des prix ou déviation par rapport à un prix de cartel convenu). Comme le montre l'encadré 6, l'utilisation des systèmes de tarifs électroniques (et, en particulier, du système exploité par la Airline Tariff Publishing Company) pour faciliter l'établissement de tarifs a suscité des préoccupations aux États-Unis ainsi qu'au Brésil.

<sup>35</sup> À la faveur d'une étude réalisée pour la Banque mondiale, Levenstein et Suslow (2001) ont constaté qu'en une seule année la part des cartels connus dans les importations des pays en développement pouvait atteindre 81 milliards de dollars. De plus, là où les cartels sont présents, leur activité renchérit les importations de 20 à 30% par rapport aux niveaux concurrentiels. Les cartels internationaux semblent dominer tout particulièrement le secteur de l'agro-industrie et celui des intrants industriels. Ils imposent un fardeau annuel de plusieurs milliards de dollars aux pays en développement (voir Evenett, 2003).

### Encadré 6: Allégations de fixation concertée de tarifs par les compagnies aériennes aux États-Unis et au Brésil: le rôle des systèmes électroniques d'information sur les prix

En décembre 1992, le Département de la justice des États-Unis a intenté une poursuite contre huit des principales compagnies aériennes américaines et la Airline Tariff Publishing Company (ATP) en les accusant d'avoir pratiqué la fixation concertée des prix et d'avoir exploité le système ATP de tarification aérienne, leur propriété commune, d'une manière qui facilitait la collusion. La poursuite reposait sur deux motifs spécifiques. D'une part, il était allégué que les sociétés défenderesses avaient participé à diverses coalitions et conspirations avec d'autres transporteurs aériens accusés, notamment des accords, ententes et actions concertées visant à hausser des tarifs, à supprimer des tarifs réduits et à imposer des restrictions tarifaires sur les vols intérieurs. Plus précisément, il était allégué que le système informatisé de réservation de l'ATP avait servi à: i) échanger des propositions et négocier des modifications de tarif; ii) échanger des modifications de tarif sur certains marchés contre des modifications sur d'autres marchés et iii) échanger des assurances réciproques en ce qui concerne le niveau des modifications de tarif, leur envergure et le moment choisi pour les mettre en œuvre. D'autre part, il était allégué que les sociétés intimées et l'ATP avaient conspiré et conclu une entente pour exploiter le système d'une manière qui facilitait indûment leur interaction coordonnée visant à: i) communiquer plus efficacement au sujet des actions futures: hausses de tarif, restrictions et suppression de tarifs réduits; ii) établir des liens entre les modifications de tarif envisagées sur un ou plusieurs ensembles de deux villes et les modifications sur d'autres paires de villes; iii) suivre leurs modifications respectives, y compris les modifications touchant des tarifs qui n'étaient pas proposés à la vente et iv) réduire l'incertitude quant à leurs intentions respectives en matière de tarifs. En l'espèce, une convention d'expédient a été conclue avec les parties; cette convention fait obligation aux intimées d'instituer un programme de conformité anticollusion et limite pour une période de dix ans leur aptitude à communiquer des propositions de modification de tarifs.

Selon Owen (2003), quelques années plus tard des préoccupations du même ordre, ayant peut-être un lien avec la publication électronique de tarifs et des formes plus traditionnelles de collusion, se sont fait jour au Brésil. En août 2003, les présidents de quatre grandes compagnies aériennes brésiliennes se sont rencontrés dans un hôtel. Cinq jours après cette rencontre, les tarifs pratiqués par les quatre compagnies pour les vols entre les aéroports centraux de Rio de Janeiro et São Paulo ont augmenté de 10%. Par la suite, les compagnies ont fait valoir que la hausse était imputable non pas à une collusion effective mais à un «alignement» indépendant, facilité par la transmission électronique de tarifs.

Source: McDonald (2004) et Owen (2003).

Cependant, le but des observations qui précèdent n'est pas de nier que les systèmes informatisés de réservation puissent engendrer des avantages considérables sur le plan de l'efficacité et pour le consommateur. Dans une affaire plus récente, le Département de la justice des États-Unis a analysé la question de savoir si les pratiques d'Orbitz, portail de voyages appartenant à cinq des principales compagnies aériennes nationales, étaient susceptibles de faciliter la coordination des prix. Une attention particulière a été accordée à la clause de «la nation la plus favorisée», qui oblige les propriétaires et les partenaires contractuels d'Orbitz à lui communiquer tous les tarifs offerts au public et affichés sur leurs propres sites Web ou ceux des agences de voyages virtuelles. Le Département de la justice a conclu que cette clause n'entraînait pas une hausse des tarifs ni ne procurait une position dominante à Orbitz (McDonald, 2004).

#### d) Traitement du comportement prédateur et des pratiques d'éviction dans le secteur des compagnies aériennes

Un autre aspect important de l'application des politiques et des règles en matière de concurrence dans le secteur du transport aérien concerne l'approche du comportement prédateur et des pratiques d'éviction

(pratiques par lesquelles une entreprise peut tenter d'exclure ses rivaux potentiels du marché). Les entreprises établies peuvent recourir à ces pratiques pour déloger les entreprises concurrentes du marché ou (peut-être plus fréquemment) pour prévenir l'entrée de nouveaux concurrents. L'éventail des pratiques utilisées comprend la baisse sélective de prix, l'augmentation ciblée de capacité, l'exercice d'un contrôle sur l'accès aux infrastructures nécessaires (dans le cas des compagnies aériennes: les créneaux de décollage et d'atterrissage, les comptoirs, etc.) et d'autres actions.

D'une manière générale, les autorités de la concurrence abordent les allégations de comportement prédateur avec un certain scepticisme. Cela témoigne d'une perception largement répandue et étayée par la littérature spécialisée, à savoir que les stratégies prédatrices sont coûteuses quant à leur mise en œuvre et incertaines quant à leurs résultats (pour des précisions sur cette approche, voir Easterbrook, 1981 et les références citées). Plus précisément, l'expérience d'application des lois et la littérature pertinente montrent clairement que les efforts visant à évincer des concurrents actuels ou potentiels d'un marché par des baisses de prix ou des augmentations de capacité ont peu de chance de maximiser les bénéfices de l'entreprise en l'absence d'obstacles qui empêcheront l'entrée (ou le retour) des concurrents lorsque le prédateur présumé tentera ultérieurement de hausser ses prix à des niveaux supraconcurrentiels (car il doit le faire un jour s'il veut récupérer les pertes subies durant la phase de prédation). Dans certaines juridictions on a ainsi été amené à adopter, pour l'évaluation des allégations de comportement prédateur, des approches juridiques qui mettent l'accent sur l'identification de ces obstacles et sur la faisabilité de la «récupération» en tant que condition nécessaire pour constater l'existence d'un comportement prédateur (voir, par exemple, la décision phare des États-Unis sur cette question, dans l'affaire *Brooke Group Ltd. c. Brown and Williamson Tobacco Corp.*, 509 U.S. 209, 113 S. Ct. 2578 (1993)).

Cependant, les approches modernes de l'application des lois sur la concurrence reconnaissent, à tout le moins, la possibilité que la prédation puisse être une stratégie viable pour les entreprises en place, dans certaines circonstances. Cela tient, en partie, à la perception selon laquelle une «réputation de prédateur» peut constituer en elle-même l'obstacle nécessaire pour empêcher les nouvelles entrées après la phase de prédation, au moins dans certains cas (Milgrom et Roberts, 1982). À cet égard, Nannes (1999) soutient que le secteur des compagnies aériennes se prête peut-être particulièrement à une prédation réussie:

«Le secteur des compagnies aériennes affiche certaines caractéristiques qui rendent la théorie de la prédation plus que simplement «plausible». Premièrement, les transporteurs dominants exercent une mainmise sur les réseaux en étoile, comme le montre leur part de marché. Deuxièmement, les transporteurs dominants semblent être en mesure d'exiger des tarifs élevés, comme le montre le surcoût rattaché à leurs tarifs. Troisièmement, un transporteur dominant peut facilement répondre à l'arrivée d'un nouveau transporteur sur le marché en augmentant la capacité et en abaissant les tarifs, pratiquement du jour au lendemain. Quatrièmement, un transporteur dominant a une incitation à agir avant que le nouveau transporteur ne prenne pied dans le réseau: de toute évidence, il est plus facile d'évincer un nouveau transporteur avant qu'il ne s'établisse véritablement sur le marché. Cinquièmement, le nouveau transporteur dispose probablement de capitaux limités, ce qui le rend plus vulnérable aux pratiques prédatrices ... Sixièmement, le fait qu'un transporteur dominant «défende son territoire» contre l'empiètement par un nouveau transporteur sur certains marchés peut lui donner une «réputation de prédateur» qui dissuade les nouveaux transporteurs d'entrer sur ses nombreux autres marchés pivots; cela peut modifier sensiblement le calcul des coûts et avantages de la prédation pour un transporteur dominant, d'une manière atypique par rapport à la plupart des autres secteurs. En bref, un «scénario de récupération» est tout à fait plausible.»

Tous les observateurs ne partagent pas l'opinion selon laquelle l'industrie du transport aérien se prête particulièrement à la fixation de prix prédateurs (pour le point de vue des sceptiques, voir Bamberger et Carlton, 1999 et Lall, 2005). Quoi qu'il en soit, ces dernières années le secteur des compagnies aériennes a été la cible de plusieurs allégations de comportement prédateur, et la possibilité de prédation a été largement perçue comme un problème digne d'attention dans le secteur (Nannes, 1999; Fones, 1997; Ross et Stanbury, 2001 et Stragier, 2002).

Il convient toutefois de souligner que les cas avérés de prédation réussie demeurent rares. Aux États-Unis, la cour d'appel du dixième circuit a confirmé le jugement sommaire d'un tribunal de district en faveur de

l'intimée, American Airlines, dans une affaire fortement médiatisée qui reposait sur des allégations de prédation (*États-Unis c. AMR Corp.*, 335 F.3d 1109 (10<sup>th</sup> Cir. 2003)). Au Canada, la question des allégations selon lesquelles Air Canada avait utilisé des pratiques prédatrices à l'encontre de deux nouveaux transporteurs à bas coûts (WestJet et CanJet) en 2000 et 2001 a été récemment tranchée (voir l'encadré 7).

Des questions d'un autre ordre, s'inscrivant dans la catégorie générale des pratiques (potentielles) d'éviction, concernent les programmes de fidélisation des compagnies aériennes à l'intention des grands voyageurs, qui ont été introduits au début des années 80 aux États-Unis et adoptés dans les années 90 par la plupart des transporteurs assurant des liaisons intercontinentales.<sup>36</sup> Bien qu'ils soient populaires auprès de la clientèle (notamment les voyageurs d'affaires), les programmes de fidélisation pourraient susciter des préoccupations du point de vue de la concurrence et de l'efficacité économique. Sous l'angle de la théorie économique, ces programmes tirent profit d'un problème mandant-mandataire découlant du fait que spécialement pour les voyages d'affaires, il arrive souvent que le tarif et l'horaire soient choisis par une autre personne que le payeur (Levine, 1987). Ces programmes procurent par conséquent des avantages stratégiques aux principales compagnies aériennes ou aux alliances intercompagnies dans la mesure où la valeur des récompenses accordées au voyageur est rehaussée par l'éventail des marchés desservis. Ils réduisent aussi la menace de concurrence potentielle en augmentant pour le voyageur le coût (en termes de récompenses perdues) du passage à un autre transporteur (Borenstein, 1992). En raison de ces préoccupations, l'utilisation d'un programme de fidélisation dans le transport aérien intérieur en Suède a été condamnée par l'Office suédois de la concurrence (Arhel, 2004).

### Encadré 7: Allégations de comportement prédateur sur le marché du transport aérien au Canada

En mars 2001, le Commissaire à la concurrence du Canada a introduit une requête auprès du Tribunal de la concurrence pour obtenir une ordonnance interdisant à Air Canada d'exploiter des vols sur certains trajets de l'Est du pays à des tarifs qui ne couvriraient pas les coûts évitables. Pour des raisons de commodité, l'examen de l'affaire a été divisé en deux phases. La phase I concernait l'application d'un «critère des coûts évitables» dans les affaires de cette nature. La phase II aurait déterminé si Air Canada avait effectivement eu un comportement répréhensible aux termes de l'article 79 de la Loi canadienne sur la concurrence, qui traite de l'abus de position dominante.

En juin 2003, le tribunal rendait sa décision au sujet de la phase I. Le Bureau de la concurrence, qui appuie l'action du Commissaire, a dit estimer que les principes établis dans cette décision seront pertinents pour les futures affaires de ce genre. Toutefois, compte tenu du temps écoulé et des évolutions importantes qui s'étaient produites dans l'industrie, le Commissaire a décidé qu'il ne serait pas dans l'intérêt du public d'exécuter la seconde phase.

Source: Canada, Bureau de la concurrence (2004).

À l'opposé, on a fait valoir qu'en fonction de certains facteurs comme les parts de marché et l'environnement concurrentiel général, les programmes de fidélisation peuvent parfois rehausser la performance financière des transporteurs et leur permettre ainsi de couvrir leurs frais fixes sans engendrer de conséquences défavorables pour l'efficacité et la concurrence (Liu *et al.*, 2000).

<sup>36</sup> Le rôle des incitations offertes aux agents de voyages par les compagnies aériennes soulève une série de questions étroitement connexes. Pour une analyse de ces questions, voir Borenstein (1992) et Ross et Stanbury (2001).

### e) Évolution des politiques nationales et internationales régissant le secteur du transport aérien: contribution potentielle des activités de promotion de la concurrence

Comme le soulignent d'autres passages de la présente étude, la concurrence et l'efficacité dans le secteur du transport aérien sont largement subordonnées aux politiques nationales et internationales qui régissent l'accès aux marchés et l'investissement étranger dans le secteur, de même que par les stratégies concurrentielles des entreprises et la réaction corrélative des autorités de la concurrence. Dans l'ensemble, le transport aérien a évolué vers une plus grande liberté d'entrée et de tarification durant les deux dernières décennies, mais il subsiste encore de nombreux obstacles à la concurrence, notamment les dispositions inscrites dans les politiques nationales et les accords bilatéraux sur les services aériens qui limitent l'entrée, l'investissement étranger et les services qu'un transporteur étranger est autorisé à fournir. Par ailleurs, comme indiqué, des interrogations ont été formulées sur les incidences – en termes de concurrence et de bien-être des consommateurs – qu'entraînerait le maintien de l'immunité dont les conférences tarifaires de l'IATA bénéficient au regard des législations nationales sur la concurrence.

Ces questions vont manifestement au-delà du rôle d'application de la loi, car elles relèvent principalement des mesures gouvernementales influant sur la concurrence et impliquent des décisions des législatures nationales et autres instances de formulation des politiques. Néanmoins, les autorités de la concurrence peuvent aussi avoir un rôle à jouer à cet égard. Dans leur rôle de promotion, ces autorités donnent souvent de précieux avis sur les enjeux de portée plus vaste ayant un lien avec la concurrence et le fonctionnement efficient des marchés. L'expression «rôle de promotion» renvoie au rôle que jouent les autorités de la concurrence lorsqu'elles contribuent au processus d'élaboration des politiques publiques – notamment des orientations qui ont une incidence potentielle sur le fonctionnement des marchés, que ce soit par leurs témoignages devant des comités législatifs, leurs interventions dans le cadre d'audiences publiques ou de travaux des instances de réglementation, la réalisation d'études ou d'autres moyens. Il s'agit là d'un rôle bien établi des organismes chargés de la concurrence dans un grand nombre d'États (Anderson et Jenny, 2005). En effet, par le passé la réforme des mesures gouvernementales touchant la concurrence dans le secteur des compagnies aériennes a constitué un volet majeur des activités de promotion de la concurrence à l'échelon national, tout au moins aux États-Unis et au Canada (Anderson *et al.*, 1998). La conduite de réformes similaires à l'échelon international pourrait donner lieu à des activités de recherche et de promotion visant à susciter de nouvelles évolutions proconcurrentielles au plan tant national qu'international. L'expérience porte à croire que cette «coopération pour promouvoir la concurrence» sera essentielle pour établir des systèmes de transport aérien plus efficaces à l'échelle internationale et particulièrement dans le monde en développement, comme l'indique la conclusion de la section précédente.

Pour les défenseurs de la concurrence, les restrictions à l'investissement étranger qui sont inscrites dans la législation réglementaire de nombreux pays sont une priorité naturelle en ce qui concerne le transport aérien. Sur un plan plus général, dans le cadre des recherches menées en vue d'un récent examen officiel de la Loi canadienne sur les transports et des politiques et règlements connexes, Ross et Stanbury (2001) ont soulevé la question fondamentale de savoir si le consommateur était bien servi par l'actuel faisceau d'accords bilatéraux – souvent restrictifs – sur les services aériens, sous-tendu par la Convention de Chicago de 1944 qui est la clé de voûte du régime international de l'aviation civile. Selon Ross et Stanbury (2001),

«Le «système de Chicago» est un système fermé – l'accès au marché international des voyages aériens n'est octroyé que par les États (généralement sur une base réciproque), au titre d'accords bilatéraux. Il n'est pas exagéré de dire que tout commerce international de services aériens est interdit, à l'exception du commerce expressément autorisé par le faisceau d'accords bilatéraux. Ce régime est une anomalie absolue par rapport au système commercial mondial en voie de libéralisation rapide. Il repose sur la théorie mercantiliste, qui privilégie la protection et la promotion des intérêts économiques nationaux.»

Dans la même veine, Havel (1997) fait observer qu'«Il existe ... une incompatibilité fondamentale systémique entre la conception de la diplomatie commerciale comme jeu à somme nulle, héritée de Chicago, et un système de marché libre ...».

De toute évidence, les observations qui précèdent ne sont pas du ressort des autorités de la concurrence et ne relèvent pas non plus de la politique de concurrence à proprement parler. La question soulevée par Ross et Stanbury (2001) est de savoir si la communauté mondiale peut trouver, pour la gouvernance du transport aérien international de passagers, une meilleure approche que l'actuelle mosaïque d'accords bilatéraux (en grande partie) restrictifs. Poursuivant leur argumentation, Ross et Stanbury eux-mêmes laissent entendre qu'«Il n'y a aucune raison sérieuse pour laquelle le transport aérien ne devrait pas faire partie des accords de l'OMC». Il s'agit là, bien sûr, d'une question aux multiples facettes que les Membres de l'OMC auraient à résoudre collectivement, à supposer qu'ils la résolvent (voir la discussion connexe à la section 6 ci-dessous). Dans la mesure où les autorités de la concurrence se préoccupent de toutes les mesures qui entravent le processus de concurrence au détriment du consommateur, elles pourraient contribuer à promouvoir des réformes dans ce domaine également.

Outre la promotion de la concurrence relativement au cadre structurel du transport aérien international, une autre série d'enjeux concerne la possibilité d'une coordination renforcée dans l'application des politiques et des lois nationales sur la concurrence dans ce secteur et dans d'autres. Comme en témoigne l'analyse effectuée plus haut sur le traitement des fusions et alliances stratégiques internationales entre compagnies aériennes, dans bien des cas la réponse aux préoccupations concernant l'incidence concurrentielle de ces arrangements fera intervenir la législation et les organes d'application des lois de plus d'un pays. Dans de tels cas, il existe un potentiel de conflit entre les approches utilisées. Sur un plan plus général, il est permis de croire que le renforcement des mécanismes de coopération, que ce soit dans le cadre de l'OMC ou dans une autre enceinte, est nécessaire pour s'attaquer aux problèmes que pose l'action internationale collective face aux cartels, fusions et abus de position dominante à l'échelle transnationale dans diverses branches de production (pour une analyse de cette question, voir Clarke et Evenett, 2003, Birdsall et Lawrence, 1999 et Anderson et Jenny, 2005). Ces mécanismes de coopération peuvent être particulièrement importants pour protéger les intérêts des petits pays en développement, qui sont singulièrement vulnérables aux pratiques anticoncurrentielles et ne sont pas parties aux accords bilatéraux de coopération liant les autorités de la concurrence des principaux pays développés. Pour l'heure, toutefois, les Membres de l'OMC ont clairement décidé de n'entreprendre aucune négociation sur cette question dans le cadre du cycle de négociations multilatérales en cours (le Cycle de Doha).<sup>37</sup>

## f) Observations finales

Les mesures de lutte contre les pratiques anticoncurrentielles privées constituent un important appoint aux efforts tendant à libéraliser le marché international du transport aérien. Comme il a été souligné dans la présente section et dans l'analyse de la déréglementation du transport aérien intérieur aux États-Unis, une vaste expérience atteste que les avantages potentiels de la libéralisation et de l'assouplissement des conditions d'entrée sur le marché des compagnies aériennes seront érodés si l'on autorise les transporteurs à créer un pouvoir de marché injustifié par le jeu des fusions, coentreprises et alliances stratégiques, à pratiquer la collusion ou à adopter des comportements prédateurs ou autres pratiques anticoncurrentielles. La réaction logique à cette préoccupation est la mise en œuvre de lois sur la concurrence administrées par les autorités compétentes. Comme l'indique la présente section, l'application judicieuse de ces lois dans le secteur n'appelle pas des interventions à l'emporte-pièce ni une interdiction généralisée des pratiques telles que la fusion ou le partage de codes qui peuvent, selon les circonstances, induire des gains d'efficacité importants et des avantages pour le consommateur; elle exige plutôt de la part des autorités compétentes une approche faite de discernement, pour contrer les regroupements structurels et les comportements qui nuisent véritablement à la concurrence sans faire obstacle aux arrangements intercompagnies efficaces, aux restructurations nécessaires ou à la tarification pro concurrentielle et autres pratiques de ce genre. Dans leur fonction de promotion, les autorités de la concurrence ont aussi un rôle à jouer pour favoriser des évolutions structurelles plus profondes et renforcer ainsi la concurrence et l'efficacité dans le secteur des compagnies aériennes. Il s'agit là d'un autre domaine dans lequel la politique de la concurrence peut appuyer et renforcer les objectifs de libéralisation commerciale à l'échelle internationale.

<sup>37</sup> Décision adoptée par le Conseil général de l'OMC le 1<sup>er</sup> août 2004 (document WT/L/579 du 2 août 2004).

## 6. LA GOUVERNANCE DE L'INDUSTRIE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN

La première tentative de gouvernance dans le transport aérien international s'est produite peu après le premier vol dirigé en 1903. Bien qu'aucun accord n'ait été conclu, cette tentative a ouvert la voie à plusieurs autres conférences destinées à réglementer le transport aérien international. La plus importante réalisation dans ce domaine a été la conclusion heureuse de la conférence tenue à Chicago en 1944. Les résultats de cette conférence, connus sous le nom de Convention de Chicago, sont encore en vigueur aujourd'hui. Ils définissent le cadre dans lequel les pays réglementent le trafic aérien international pour concrétiser leurs objectifs nationaux spécifiques.

Malgré la longévité de la Convention de Chicago, on lui a reproché de constituer un obstacle au développement du transport aérien international. Pour certains, le système élaboré en 1944 ne concordait pas avec la nature changeante et évolutive de l'industrie du transport aérien. En 1946, les États-Unis et le Royaume-Uni ont conclu un accord bilatéral connu sous le nom de Bermudes I. En raison des conflits d'opinion sur son contenu, le résultat global a été un accord bilatéral prudent qui prévoyait une large intervention de l'État dans l'établissement des routes, de la capacité et des tarifs. Depuis lors, le système a évolué à un point tel qu'en juin 2004, plus de 3 500 accords bilatéraux liant plus de 100 pays avaient été signés. De plus, en 1995, l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), qui est administré par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), est entré en vigueur. Il existe donc à l'heure actuelle divers instruments bilatéraux, régionaux et multilatéraux, ce qui crée un système de gouvernance complexe. Le but de la présente section est de passer en revue les différentes approches de l'accès aux marchés et de cerner les enjeux qu'affrontent les décideurs à l'échelon international.

La réglementation traditionnelle du transport aérien international faisait appel à des politiques touchant l'accès aux marchés, les tarifs et la capacité. Cependant, les récents accords bilatéraux ont libéralisé de nombreux aspects de la tarification et de la capacité, de sorte que l'accès aux marchés est l'un des principaux aspects qui sont encore fortement réglementés. La sous-section qui suit examine les enjeux de l'accès aux marchés. Vient ensuite une analyse de la propension des pays à signer des accords bilatéraux et de la manière dont le transport aérien est traité dans l'AGCS.

### a) Accords bilatéraux de type «ciel ouvert» et accords régionaux

Comme il a été indiqué plus haut, le transport aérien international est régi par un faisceau d'accords bilatéraux. Toutefois, lorsque les États-Unis ont signé avec les Pays-Bas, en 1992, un accord bilatéral contenant des dispositions plus libérales que les accords bilatéraux existants, l'expression «ciel ouvert» a été inventée. Cette expression constitue dans une grande mesure une fausse appellation, car elle rend compte du fait que les accords sont plus libéraux mais elle ne signifie pas que ces accords procurent aux parties un accès obligatoire à toutes les libertés énumérées à l'encadré 3.

Néanmoins, lorsqu'on la compare au régime alors en vigueur, l'initiative des États-Unis constituait nettement un pas vers la libéralisation, même si cela s'est fait d'une façon discriminatoire vis-à-vis des pays tiers. En 2002, les États-Unis avaient signé 59 accords bilatéraux de ciel ouvert. Les principes fondamentaux des accords de ciel ouvert sont exposés au tableau 7. Ces accords ne sont pas l'apanage des États-Unis. Plusieurs autres pays en ont signés (tableau 8).

**Tableau 7**  
**Principes fondamentaux des accords de ciel ouvert**

Services combinés passagers/fret	Services de fret uniquement
Échange complet des cinq droits de trafic fondamentaux (y compris la cinquième liberté)	Dispositions libérales identiques concernant les droits de trafic et les taux (régime identique comme pour les transporteurs assurant des services combinés)
Libre accès aux marchés pour les transporteurs désignés (liberté de détermination des routes, de la capacité et de la fréquence)	Services au sol concurrentiels (auto-assistance en escale, droits de transport multimodal, redevances d'usage)
Liberté de fixer les tarifs et les taux (double désapprobation en cas de menace pour la concurrence)	Traitement libéral des services de transport de fret non régulier (la réglementation en matière de vols d'affrètement la moins restrictive des deux pays est d'application)

Source: OCDE, DSTI/DOT (99), 1er juin 1999.

**Tableau 8**  
**Accords de ciel ouvert conclus, 2002**

1992	Pays-Bas – États-Unis	1998	Turkménistan – Émirats arabes unis
1995	Autriche – États-Unis	1998	Émirats arabes unis – Ouganda
1995	Belgique – États-Unis	1998	Ouzbékistan – États-Unis (7C)
1995	République tchèque – États-Unis (7C, T)	1999	Argentine – États-Unis (7C, FN, SS, T)
1995	Danemark – États-Unis	1999	Bahreïn – États-Unis (7C)
1995	Finlande – États-Unis	1999	Chili – Costa Rica (R)
1995	Islande – États-Unis (7C)	1999	République dominicaine – États-Unis (7C)
1995	Luxembourg – États-Unis (7C)	1999	Irlande – Nouvelle-Zélande (7, 8, R)
1995	Norvège – États-Unis	1999	Nouvelle-Zélande – Pérou (7C, FE S)
1995	Suède – États-Unis	1999	Nouvelle-Zélande – Suisse (O, R)
1995	Suisse – États-Unis	1999	Pakistan – États-Unis (7C)
1996	Allemagne – États-Unis (7C, FN)	1999	Portugal – États-Unis (7C, T)
1996	Jordanie – États-Unis	1999	Qatar – États-Unis (7C)
1997	Aruba – États-Unis (7C)	1999	Tanzanie, Rép.-Unie de – États-Unis (7C, T)
1997	Brunéi Darussalam – Singapour (S)	1999	Émirats arabes unis – États-Unis (7C)
1997	Brunéi Darussalam – États-Unis (7C, S)	2000	Australie – Nouvelle-Zélande (7C, 8, FF, O)
1997	Chili – États-Unis (7C, S)	2000	Bénin – États-Unis (7C)
1997	Costa Rica – États-Unis	2000	Burkina Faso – États-Unis (7C)
1997	El Salvador – États-Unis (7C)	2000	Îles Cook – Nouvelle-Zélande (O)
1997	Guatemala – Panama	2000	Gambie – États-Unis (7C, T)
1997	Guatemala – États-Unis (7C)	2000	Ghana – États-Unis (7C, T)
1997	Honduras – États-Unis (7C)	2000	Malte – États-Unis (7C, T)
1997	Kenya – Pays-Bas	2000	Maroc – États-Unis (7C, T)
1997	Malaisie – Nouvelle-Zélande (O, FF)	2000	Namibie – États-Unis (T)
1997	Malaisie – États-Unis (7C, T)	2000	Nouvelle-Zélande – Samoa (O, S, T)
1997	Antilles néerlandaises – États-Unis (7C)	2000	Nigéria – États-Unis (7C, T)
1997	Nouvelle-Zélande – Singapour (7C, FF O, S)	2000	Rwanda – États-Unis (7C, FN, T)
1997	Nouvelle-Zélande – États-Unis (7C, FN, S)	2000	Sénégal – États-Unis (7C, FN, T)
1997	Nicaragua – États-Unis (7CC)	2000	Slovaquie – États-Unis (7C, T)
1997	Panama – États-Unis (7C)	2000	Afrique du Sud – Zimbabwe
1997	Roumanie – États-Unis (T)	2000	Turquie – États-Unis (T)
1997	Singapour – États-Unis (7SC, S)	2001	Îles Cook – Samoa
1997	Taiwan, Province de – États-Unis	2001	France – États-Unis (7C, FN)
1998	Brunéi Darussalam – Nouvelle-Zélande (7, 8, FF, O, S)	2001	Oman – États-Unis (7C, T)
1998	Chili – Nouvelle-Zélande (7C, FF O, R, S)	2001	Pologne – États-Unis (7C, FN, T)
1998	Chili – Panama	2001	Samoa – Tonga
1998	Danemark – Nouvelle-Zélande (FF)	2001	Sri Lanka – États-Unis M
1998	Éthiopie – Émirats arabes unis	2002	Cap-Vert – États-Unis (7C, FN)
1998	Italie – États-Unis	2002	Chili – Pérou (T, S)
1998	Nouvelle-Zélande – Norvège (FF)	2002	Jamaïque – États-Unis (T)
1998	Nouvelle-Zélande – Suède	2002	Nouvelle-Zélande – Tonga (7, FF, O)
1998	Pérou – États-Unis (7C, S, T)	2002	Singapour – Émirats arabes unis (7)
1998	République de Corée – États-Unis	2002	Ouganda – États-Unis (7C, FN)

*Note:* Le chiffre 7 indique l'ouverture de droits de «septième liberté» pour tous les services, les indications 7C, 7CC et 7SC l'ouverture de droits de «septième liberté» pour les services tout cargo, les services tout cargo non réguliers et les services tout cargo réguliers; le chiffre 8 indique des droits de «huitième liberté» pour tous les services; l'abréviation FF désigne un régime de tarification libre; l'abréviation FN désigne un régime de double désapprobation sans prescriptions en matière de dépôt de tarifs; la lettre O indique une disposition libérale en matière de propriété; la lettre R indique qu'il existe des dispositions moins libérales que les dispositions comparables d'autres accords de ciel ouvert; la lettre S désigne une suspension en raison de l'entrée en vigueur de l'Accord «Corée» (et de son Protocole dans certains cas); l'abréviation SS désigne une suspension par l'une des parties; et la lettre T indique qu'il existe une annexe de transition ou clause similaire.

*Source:* OACI.

Bien que les accords de ciel ouvert constituent un pas vers la libéralisation, de nombreux détracteurs prétendent qu'ils ne vont pas assez loin.<sup>38</sup> La principale préoccupation qui sous-tend ces critiques est l'absence de droits au-delà de la cinquième liberté. En outre, les accords de ciel ouvert conservent le concept du transporteur national, dont la définition englobe rarement les sociétés à capitaux étrangers majoritaires. La meilleure description que l'on puisse en donner est celle de la «liste positive» – aucun trafic international s'est autorisé, sauf spécification contraire.

Les approches de libéralisation du transport aérien international ne se sont pas limitées aux accords bilatéraux. Plusieurs accords régionaux ont récemment été conclus. Ces accords sont énumérés au tableau 9, qui indique dans quelle mesure ils accordent les droits de cinquième liberté. Un aspect notable de l'information contenue dans le tableau est le nombre d'accords entre pays en développement.

La trame des approches bilatérales et plurilatérales s'est enrichie avec l'adoption de huit principes de libéralisation du transport aérien<sup>39</sup> par les économies membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC). Sept membres de l'APEC sont allés plus loin et ont conclu un accord régional de ciel ouvert fondé sur ces principes (Findlay, 2003).<sup>40</sup>

L'agenda pour les relations extérieures dans le domaine du transport aérien, qui a été présenté par la Commission des CE en mars 2005, irait au-delà des accords de ciel ouvert existants et créerait un «espace aérien commun» avec les pays voisins de l'UE situés en Méditerranée et le long de ses frontières orientales, où s'appliqueraient des règles de sécurité et de sûreté communes. La Commission a également fait part de son intention de négocier de nouveaux accords majeurs pour créer un «espace aérien ouvert» avec les États-Unis et libéraliser le commerce des services de transport aérien avec la Russie et la Chine. En outre, les accords bilatéraux existants entre les États membres et les pays non membres de l'UE seraient mis en conformité avec le droit européen (voir la Commission des CE, 2005b et 2005c).

<sup>38</sup> Par exemple, la Chambre de commerce internationale dans sa déclaration intitulée «Nécessité d'une libéralisation accrue du transport aérien international» datée du 7 décembre 2005 ([http://www.iccwbo.org/home/statements\\_rules/statements/2000/need\\_for\\_greater\\_liberalization.asp](http://www.iccwbo.org/home/statements_rules/statements/2000/need_for_greater_liberalization.asp)).

<sup>39</sup> On peut consulter en ligne un aperçu de l'approche adoptée par l'APEC pour la libéralisation du transport aérien, à l'adresse [www.icao.int/icao/en/atb/ecp/CaseStudies/ApecConsensus\\_En.pdf](http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/CaseStudies/ApecConsensus_En.pdf).

<sup>40</sup> Le détail de l'accord peut être consulté à l'adresse <http://www.maliat.govt.nz>.

**Tableau 9**  
**Accords régionaux prévoyant des droits de cinquième liberté**

Pacte andin 1991 (5 États)	Communauté des Caraïbes (CARICOM) 1996 (14 États)	Accord de Fortaleza 1997 (6 États)	Accord de Banjul 1997 (6 États)	Accord CLMV 1998 (4 États)	COMESA 1999 (21 États)	ACAC 1999 (16 États)	MALIAT 2001 (7 États)
Cinquième liberté: oui	Cinquième liberté: les membres s'accordent ces droits à titre réciproque et libéral	Transport de trafic de cinquième liberté autorisé seulement avec le consentement des États concernés.	Cinquième liberté: oui, sans restrictions là où il n'y a pas de trafic au titre des troisième et quatrième libertés; limitation à 20 pour cent de la capacité avec les troisième et quatrième libertés; réciprocité pour les transporteurs non africains.	Cinquième liberté: aucune limitation de trafic.	Cinquième liberté: sans restriction là où il n'y a pas de trafic au titre des troisième et quat- rième libertés. Initialement, limitation à 30- 40 pour cent de la capacité avec les troisième et quatrième lib- ertés. Au bout du compte, il n'y aura plus de restrictions.	Cinquième liberté: aucune restriction à partir de 2005.	Cinquième liberté: oui

Source: OMC, sur la base de données de l'OACI.

Outre l'architecture des accords bilatéraux, une autre question concerne la nature de la discrimination qu'ils engendrent. Cette question s'apparente à celle que suscite la prolifération des accords commerciaux régionaux – il s'agit de savoir si c'est un accord multilatéral ou plutôt des accords bilatéraux et régionaux discriminatoires qui conviennent le mieux au commerce des services de transport aérien (OMC, 2004). Comme il en est pour les accords sur le commerce des marchandises, il est malaisé d'évaluer a priori les incidences en termes de bien-être rattachées aux accords discriminatoires sur le transport aérien. La nouvelle génération d'accords est plus libérale, mais nous ne pouvons affirmer si l'adoption de l'approche multilatérale aurait donné naissance à un système de transport aérien plus ouvert.

### b) Accord général de l'OMC sur le commerce des services

L'approche bilatérale qui préside à la réglementation du transport aérien n'est pas exclusive à ce mode de transport. L'organisation du transport routier international est dominée, elle aussi, par des accords bilatéraux prévoyant un partage à parts égales du trafic. Les négociateurs de l'AGCS n'ont pas exclu le transport routier du champ de cet accord. Au lieu de cela, les Membres de l'OMC se sont simplement prévalus de la flexibilité offerte par l'AGCS pour maintenir ces accords à titre d'exceptions au principe de la nation la plus favorisée.<sup>41</sup> Dans le cas de l'aviation, les Membres ont choisi une formule différente. Ils ont décidé d'exclure du champ de l'AGCS le fondement du transport aérien commercial – les «droits essentiels», c'est-à-dire les droits de trafic et les services directement liés à l'exercice de ces droits.

Les Membres ont toutefois décidé que l'AGCS s'appliquerait aux mesures qui affectent trois services relevant du transport aérien, à savoir: a) les services de réparation et de maintenance des aéronefs; b) la vente et la commercialisation des services de transport aérien et c) les services de systèmes informatisés de réservation. De 25 à 45 Membres originels de l'OMC – selon le service et les modes de fourniture en cause – ont souscrit des engagements pour ces services, tandis que des exemptions NPF relativement nombreuses ont été inscrites, notamment en rapport avec les systèmes informatisés de réservation (16 exemptions) et la vente et la commercialisation des services de transport aérien (17 exemptions).<sup>42</sup> L'accession de nouveaux Membres à l'OMC depuis 1995 n'a modifié ce tableau que de façon marginale.

<sup>41</sup> À cela s'ajoute l'absence d'engagements sur la fourniture transfrontières des services de transport routier puisque de tels engagements auraient été contractés à l'égard de tous les Membres de l'OMC.

<sup>42</sup> On trouvera plus de précisions sur les engagements souscrits par les Membres dans ces domaines dans OMC (2001).

En outre, même pour les services relevant de l'AGCS, les Membres se sont mis d'accord sur une clause de l'antériorité en vertu de laquelle aucun engagement ou obligation spécifique contracté en vertu de l'AGCS ne réduira ni n'affectera les obligations découlant pour un Membre d'accords bilatéraux ou multilatéraux en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Ils sont également convenus d'une disposition concernant l'épuisement des voies de recours au titre des dispositions préexistantes en matière de règlement des différends, de sorte que les procédures de règlement des différends de l'OMC ne peuvent être invoquées que dans les cas où des obligations ou des engagements spécifiques auront été contractés par les Membres concernés et après que les possibilités de règlement des différends prévues dans les accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux auront été épuisées. Ces deux dispositions n'ont d'équivalent dans aucun autre secteur de services. Elles n'ont pas été mises en application car jusqu'ici les services de transport aérien n'ont donné lieu à aucune procédure de règlement de différend. De même, elles n'ont fait l'objet d'aucune discussion entre les Membres depuis l'entrée en vigueur de l'Accord.

La question de la couverture des services de transport aérien par l'AGCS a donné lieu à de nombreuses controverses et divergences de vues. Les paramètres de la discussion sont les suivants:

- Le paragraphe 1 de l'Annexe sur les services de transport aérien (qui a la même valeur juridique que l'AGCS lui-même) dispose que l'«Annexe s'applique aux mesures qui affectent le commerce des services de transport aérien, qu'ils soient réguliers ou non, et des services auxiliaires». S'il est vrai que les «mesures qui affectent le commerce des services» ont été abondamment définies dans les affaires soumises ultérieurement à des procédures de règlement des différends, le «commerce des services de transport aérien» n'est pas défini, pas plus que ne le sont les «services auxiliaires».
- Le paragraphe 2 de l'Annexe dispose que l'Accord, ainsi que les procédures de règlement des différends qui y sont prévues, ne s'appliquera pas aux mesures qui affectent: a) les droits de trafic, quelle que soit la façon dont ils ont été accordés; ou b) les services directement liés à l'exercice des droits de trafic. S'il est vrai que l'Annexe<sup>43</sup> définit avec précision les droits de trafic, les «services directement liés à l'exercice des droits de trafic» n'ont fait l'objet d'aucune définition.

La divergence de vues entre les Membres quant aux approches concernant la couverture des services de transport aérien par l'AGCS résulte de cette absence de définition. Le problème se complique du fait qu'il n'y a pas de distinction précise entre l'exclusion générale (droits de trafic et services directement liés à l'exercice des droits de trafic) et l'exception à cette exclusion (les trois services visés) ni de lien entre la classification de l'Annexe et la classification généralement utilisée pour l'ensemble des autres services.

Ces incohérences transparaissent dans les listes d'engagements des Membres. Une analyse des engagements contractés par les Membres révèle que certains vont au-delà des trois services énumérés dans l'Annexe. Quelques-uns des services faisant l'objet d'engagements figurent sous la rubrique «services de transport aérien» dans la classification non obligatoire que la plupart des Membres utilisent dans la plupart des secteurs – la Classification centrale des produits (CPC) de l'Organisation des Nations Unies – et sa version abrégée aux fins de l'AGCS, qui est reproduite dans le document MTN/GNS/120. La location d'aéronefs avec équipage en est un exemple. D'autres engagements visent des services qui ne figurent pas sous la rubrique «services de transport aérien» de la CPC; ce sont, entre autres, la manutention au sol (classée dans les services auxiliaires à tous les modes de transport), l'expédition de marchandises (*idem*), le stockage et l'entreposage (*idem*), le crédit-bail (services financiers), la location en crédit-bail d'aéronefs sans équipage (services fournis aux entreprises), le franchisage (services de distribution) et la restauration (services d'hôtellerie et de restauration). Dans d'autres cas, des Membres ont exclu de leurs engagements le volet transport aérien d'un service donné; par exemple, la publicité aérienne est exclue de la publicité, la formation au pilotage est exclue de l'éducation des adultes et la restauration en vol est exclue des services d'hôtellerie et de restauration. Enfin, certains Membres ont jugé nécessaire d'inscrire des exemptions NPF pour certains de ces services, comme la manutention au sol. Jusqu'ici, ces engagements n'ont donné lieu à aucun différend.

<sup>43</sup> L'expression «droits de trafic» s'entend du droit pour les services réguliers ou non de fonctionner et/ou de transporter des passagers, du fret et du courrier moyennant rémunération ou location en provenance, à destination, à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Membre, y compris les points à desservir, les itinéraires à exploiter, les types de trafic à assurer, la capacité à fournir, les tarifs à appliquer et leurs conditions, et les critères de désignation des compagnies aériennes, dont des critères tels que le nombre, la propriété et le contrôle.

Le texte de l'Annexe a été longuement négocié, notamment en ce qui concerne les services visés. Seule l'inclusion d'une clause d'examen au paragraphe 5 a permis, à l'époque, de parvenir à un accord sur la question. Cette clause prescrit que «Le Conseil du commerce des services examinera périodiquement, et au moins tous les cinq ans, l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et le fonctionnement de la présente Annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce secteur».

Le premier de ces examens a eu lieu entre septembre 2000 et novembre 2003, essentiellement dans le cadre de quatre réunions spécifiques de la session ordinaire du Conseil du commerce des services. Des débats en profondeur<sup>44</sup> n'ont pas permis de dégager un consensus quant à une éventuelle clarification de la portée actuelle de l'Annexe ni sur un éventuel élargissement du champ de l'AGCS au secteur du transport aérien.

D'une part, plusieurs Membres ont fait valoir que, dans la mesure où l'Annexe n'excluait que «les services directement liés à l'exercice des droits de trafic», les services qui n'étaient pas directement liés à l'exercice des droits de trafic étaient déjà inclus dans le champ de l'AGCS. Le nom de «zone grise» a ainsi été donné à l'éventail des services qui ne sont inclus ni dans les trois catégories explicitement visées (réparation et maintenance des aéronefs, vente et commercialisation des services de transport aérien, et services informatisés de réservation) ni dans les droits de trafic ou les services directement liés à l'exercice des droits de trafic.

En l'absence de définition de l'expression «service directement lié à l'exercice des droits de trafic», ces Membres ont suggéré que soit appliqué un critère fonctionnel consistant à déterminer si le maintien des droits de trafic était nécessaire à la pratique de l'activité en cause. Sur la base de ce critère, ils ont conclu que les services tels que la restauration à bord, le crédit-bail, la manutention au sol, la gestion aéroportuaire et le transit n'étaient pas liés à l'exercice des droits de trafic et que, de ce fait, ils étaient déjà couverts par l'AGCS. Ces Membres ont donc préconisé que les services tels que la manutention au sol et la gestion aéroportuaire fassent l'objet d'engagements dans le cadre des négociations de Doha.

En outre, certains d'entre eux prônaient l'élargissement du champ de l'AGCS aux activités fondées sur les «droits essentiels», par exemple le transport tout-cargo (faisant référence notamment au travail de fond de l'OCDE à ce sujet), l'affrètement ainsi que le transport aérien intérieur (considéré comme une question relevant du mode 3 – l'établissement – plutôt qu'en termes de droits de trafic). Ils ont également suggéré de faire fond sur les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – en ce qui concerne les droits d'exploitation pour le survol et l'escale technique, les dispositions touchant l'accès et l'utilisation des installations et services aéroportuaires ainsi que des installations et services de navigation aérienne, le transfert de recettes et les mouvements du personnel – comme l'Accord de l'OMC sur les ADPIC faisait fond sur les travaux de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI). Pour trouver une solution au problème du traitement NPF et des droits de trafic, les Membres en question ont suggéré des approches telles que des périodes de transition, l'application conditionnelle de l'obligation NPF (comme dans l'accord plurilatéral de l'OMC sur les marchés publics) et les accords plurilatéraux.

Par ailleurs, durant le processus d'examen, de nombreux autres Membres ont invoqué l'historique des négociations, faisant valoir que l'AGCS ne s'appliquait qu'aux secteurs explicitement énumérés au paragraphe 3 de l'Annexe. À leur avis, il n'y avait pas de place pour une «zone grise» car les trois secteurs visés constituaient une exception à l'exclusion générale des droits de trafic et des services directement liés à l'exercice des droits de trafic («exception faite de ce qui est prévu au paragraphe 3 de [l']Annexe»). De ce point de vue, il n'y avait donc pas lieu de clarifier la portée de l'Annexe.

Plus nombreux encore sont les Membres qui se sont opposés à tout élargissement de la portée de l'AGCS au motif que la justification de sa portée actuelle n'avait pas changé et que la libéralisation s'effectuait de toute manière dans un contexte bilatéral, régional et plurilatéral. D'aucuns ont fait valoir, par ailleurs, qu'en raison

<sup>44</sup> Les comptes rendus complets de ces quatre sessions spécifiques figurent dans les documents S/C/M/49 du 1er décembre 2000, S/C/M/50 du 5 mars 2001, S/C/M/57 du 13 février 2002 et S/C/M/62 du 17 octobre 2002, et la documentation complète fournie pour ces réunions par le Secrétariat de l'OMC figure dans le document S/C/W/163 et ses six addenda (datés respectivement du 3 août 2000, du 25 octobre 2000, du 10 novembre 2000, du 13 août 2001, du 15 août 2001 et du 16 août 2001), ainsi que dans les documents S/C/W/200 du 3 octobre 2001 et S/C/W/200/Add.1 du 28 février 2002.

de son universalité et des liens qui seraient établis avec d'autres thèmes des négociations, la libéralisation multilatérale constituerait un frein au processus autonome de libéralisation en cours.<sup>45</sup> Ceux qui penchaient pour cette perception considéraient également que l'OACI était l'enceinte appropriée pour débattre de ces questions. Ils ont ajouté que l'AGCS n'avait eu aucun effet perceptible sur la libéralisation pour ce qui est des trois services visés, alors qu'une libéralisation avait lieu hors du champ de l'AGCS s'agissant des droits essentiels. C'était là une raison supplémentaire de ne pas élargir la portée de l'AGCS.

La seule conclusion convenue de cet examen a été la décision suivante «le deuxième examen commencera[it] formellement à la dernière réunion ordinaire de 2005 du Conseil du commerce des services [et cela ne devrait pas préjuger] de l'interprétation par les Membres du paragraphe 5 [la clause d'examen] de l'Annexe».

## 7. CONCLUSIONS

Le transport aérien est une composante essentielle et de plus en plus importante du système commercial mondial, qu'il s'agisse de sa contribution directe au commerce international ou de son rôle de facilitation du commerce international des marchandises et des services dans d'autres secteurs. L'industrie a connu ces 30 dernières années une croissance remarquable, largement attribuable aux innovations technologiques en termes de capacité et de performance des avions, conjuguées à d'importantes initiatives de déréglementation et de libéralisation.

Durant les dernières décennies, la structure de l'industrie du transport aérien a été l'objet de plusieurs mutations des plus significatives, dont certaines posent des questions importantes pour les pays en développement qui sont tributaires de ce mode de transport pour leurs échanges. Outre la tâche qui leur incombe d'obtenir des services de transport aérien adéquats et à prix concurrentiels pour le développement de leurs exportations et la croissance, ces pays pourraient être confrontés aux défis que pose l'évolution structurelle de l'industrie. Le suivi de cette évolution et la réaction à celle-ci devraient constituer un composant important de la planification du développement commercial.

L'industrie est engagée dans une lutte incessante pour définir les modalités de la concurrence. Diverses initiatives ont profondément transformé la configuration qu'elle avait il y a 30 ans. L'instauration de la concurrence s'est soldée par la multiplication des alliances avec ou sans participation au capital, partout dans le monde, a contribué à l'extension du réseau des routes desservies et a entraîné les tarifs à la baisse. La reconnaissance de l'utilité de la concurrence s'est aussi traduite par l'entrée des transporteurs à bas coûts dans l'industrie, le résultat étant que le transport aérien est désormais accessible à une clientèle plus large. Toutes ces évolutions se sont inscrites dans un cadre réglementaire qui met fortement l'accent sur la nécessité de développer l'industrie d'une manière écologiquement responsable.

Conçu en 1944, le processus de réglementation fondé sur les accords bilatéraux est en butte à des pressions alors qu'il tente de s'adapter à l'évolution du secteur. Face à ces pressions, les organes de réglementation ont essentiellement cherché à maintenir le système bilatéral tout en assouplissant bon nombre des dispositions de ces accords. Ce processus a été souvent bien accueilli, et le débat se poursuivra sur la question de savoir si l'approche bilatérale est suffisante pour répondre aux besoins de l'industrie. Plusieurs pays ont répondu à cette question par la négative et ont complété leur réseau d'accords bilatéraux par des accords plurilatéraux. L'accès aux marchés dans le secteur du transport aérien fait l'objet d'un traitement exclusif à l'OMC. Jusqu'ici, les Membres de l'Organisation ont largement exclu la question du champ de l'AGCS, mais ils cherchent à mieux comprendre comment la coopération et les règles multilatérales pourraient servir au mieux les intérêts de l'industrie.

Comme c'est le cas dans les autres branches d'activités, les mesures de lutte contre les pratiques anticoncurrentielles privées complètent de manière importante les efforts visant à libéraliser le secteur du transport aérien international. L'expérience atteste que les avantages potentiels de la libéralisation et de l'assouplissement des conditions d'entrée sur le marché des compagnies aériennes (comme dans d'autres secteurs) seront érodés si l'on autorise les transporteurs à créer un pouvoir de marché injustifié par le jeu

<sup>45</sup> Pour une description détaillée du processus de libéralisation, voir notamment le document S/C/W/163/Add.3 du 13 août 2001 et la publication annuelle de l'OACI intitulée «Le Monde de l'Aviation Civile».

de fusions, coentreprises et alliances stratégiques, à pratiquer la collusion ou à adopter des comportements prédateurs ou autres pratiques anticoncurrentielles. La réponse appropriée à cette préoccupation est la mise en œuvre de lois sur la concurrence ou d'autres instruments similaires efficaces. L'application judicieuse de ces lois dans le secteur n'appelle toutefois pas des interventions de vaste envergure ni une interdiction généralisée des pratiques telles que la fusion ou le partage de codes, car ces pratiques peuvent induire des gains d'efficacité importants et des avantages pour le consommateur. Il convient plutôt d'utiliser une approche au cas par cas, en vue de prévenir les fusions structurelles et les comportements qui nuisent à la concurrence sans faire obstacle aux arrangements efficaces entre compagnies, aux restructurations nécessaires ou à la tarification favorable à la concurrence. Dans leur fonction de promotion, les autorités de la concurrence ont aussi un rôle à jouer pour susciter des évolutions structurelles de plus vaste portée qui contribuent à la concurrence et à l'efficacité dans le secteur des compagnies aériennes.

Malgré sa résistance face aux chocs extérieurs et son aptitude constante à se réinventer, l'industrie demeure confrontée à divers enjeux, dont celui de tirer pleinement parti des avantages qui peuvent découler de la déréglementation et de la libéralisation. Dans le contexte du commerce international, il s'agit de clarifier davantage la contribution que peut apporter la coopération internationale. L'actuel système d'accords bilatéraux s'est libéralisé au fil du temps, et un petit nombre d'accords régionaux sont venus s'y greffer. La question demeure de savoir si la gouvernance des services de transport aérien international peut être assurée d'une manière plus efficace au niveau multilatéral plutôt que par un faisceau d'accords plus restreints.

## BIBLIOGRAPHIE

- Air Transport Action Group (ATAG) (2003) *The contribution of air transport to sustainable development in Africa*, étude réalisée pour le compte d'ATAG par Oxford Economic Forecasting, Genève: ATAG.
- Anderson, R. D. et Jenny, F. (2005) "Competition Policy, Economic Development and the Multilateral Trading System", dans Erlinda Medalla, (ed.), *Competition Policy in East Asia* (PAFTAD: à paraître 2005), chapitre 4.
- Anderson, R. D. et Khosla, S. D. (1995) "La politique de concurrence en tant que dimension de la politique économique: une analyse comparative", *Document hors série n° 7 Industrie Canada*, mai, Ottawa.
- Anderson, R. D., Hollander, A., Monteiro, J. et Stanbury, W. T. (1998) "Competition Policy and Regulatory Reform in Canada, 1986-1997", *Review of Industrial Organization* 13 (1-2), avril: 177-204.
- Arhel, P. (2004) "Transparence tarifaire et pratiques restrictives", *Répertoire de droit commercial*.
- Bailey, E. (1981) "Contestability and the Design of Regulatory and Antitrust Policy" *American Economic Review*, 71(2): 178-183.
- Bamberger, G. et Carlton, D. (1999) "An empirical assessment of predation in the airline industry", manuscrit non publié.
- Baumol, W. J., Panzar, J. C. et Willig, R. D. (1982) *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*, San Diego: Harcourt Brace Jovanovich.
- Bingaman, A. K. (1996) *Consolidation and code-sharing: antitrust enforcement in the airline industry*, US Department of Justice, 25 janvier.
- Birdsall, N. et Lawrence, R.Z. (1999) "Deep integration and trade agreements: good for developing countries?" dans Inge Kaul, Isabelle Grunberg et Marc A. Stern (éds) *Global Public Goods: International Cooperation in the 21st Century*, New York: Oxford University Press pour le Programme des Nations Unies pour le développement.
- Borenstein, S. (1990) "Airline Mergers, Airport Dominance and Market Power", *American Economic Review* 80 (2), mai: 400-404.
- (1992) "The Evolution of U.S. Airline Competition", *Journal of Economic Perspectives* 6, 2, printemps: 45-73.
- Bork, R. H. (1978) *The Antitrust Paradox: A Policy at War with Itself*, New York: Basic Books.
- Bowen, J. et Leinbach T. (1996) Development and Liberalisation: The airline industry in ASEAN dans G. Hufbauer et C. Findlay (eds) *Flying High: Liberalising Civil Aviation in the Asia Pacific*, Washington, D.C.: Institute for International Economics.
- British Airways (2004) "First Regional BA-AA Codeshares", communiqué de presse, 15 janvier.
- Button, K. J. (1990) *Airline Deregulation: An International Perspective*, Londres: David Fulton.
- Canada, Bureau de la concurrence (2004) *Le Bureau de la concurrence règle le dossier avec Air Canada*, Communiqué de presse, 29 octobre.
- Clarke, J. et Evenett, S.J. (2003) "A multilateral framework for competition policy?", dans Secrétariat d'État à l'économie et Simon Evenett, *The Singapore Issues and the World Trading System: the Road to Cancun and Beyond*, Berne: Secrétariat d'État à l'économie.
- Commission européenne (CE) (2004a) Case no COMP/M.3280 – Air France/KLM, Brussels. Disponible en ligne à l'adresss suivante: [http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/m3280\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/m3280_en.pdf). Consulté le 4 mars 2005.
- (2004b) "Concerning the revision and possible prorogation of Commission Regulation 1617/93 on the application of Article 81(3) to certain categories of agreements and concerted practices concerning consultations on passenger tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports, Brussels", *DG Competition Consultation Paper*. Disponible en ligne à l'adresse suivante: [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/consultation\\_paper\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/consultation_paper_en.pdf). Consulté le 4 mars 2005.

- (2004a) Cas n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, Bruxelles. Disponible en ligne à l'adresse suivante: [http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/m3280\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/m3280_en.pdf). consulté le 4 mars 2005.
- [...] – (2005a) "Concerning the revision and possible prorogation of Commission Regulation 1617/93 on the application of Article 81(3) to certain categories of agreements and concerted practices concerning consultations on passenger tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports", Bruxelles: Document de discussion de la Direction générale de la concurrence. Disponible en ligne à l'adresse suivante: [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/discussion\\_paper\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/discussion_paper_en.pdf). consulté le 12 mai 2005.
- (2005b) "Developing the agenda for the Community's external aviation policy" Bruxelles: Communication de la Commission, COM(2005) 79 final, 11 mars.
- (2005c) "Transport aérien: un agenda ambitieux pour les relations extérieures" Bruxelles: communiqué de presse, IP/05/288, 14 mars.

Conseil économique du Canada (1981) *Pour une réforme de la réglementation*, Ottawa: Approvisionnement et services Canada.

Doove, S., Gabbitas, O., Nguyen-Hong, D. et Owen, J. (2001) *Price Effects of Regulation: International Air Passenger Transport, Telecommunications and Electricity Supply*, Productivity Commission Staff Research Paper, Ausinfo, Canberra.

Douglas, G. W. et Miller, J. C. III (1974) *Economic Regulation of Domestic Air Transport: Theory and Policy*, Washington, D.C.: The Brookings Institution.

Dresner, M. et Tretheway, M. (1992) "Modelling and testing the effect of market structure on price: the case of international air transport", *Journal of Transport Economics and Policy* 26, 2:171-184.

Easterbrook, F. H. (1981) "Predatory Strategies and Counterstrategies", *University of Chicago Law Review* 48.

Evenett, S. J. (2003) *Étude des questions relatives à un éventuel cadre multilatéral sur la politique de la concurrence*, étude établie pour le compte du Groupe de travail de l'interaction du commerce et de la politique de la concurrence de l'OMC (Genève: OMC, WT/WGTCP/W/228).

Examen de la Loi sur les transports au Canada (2001) *Vision fondée sur l'équilibre*, Rapport final du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Disponible en ligne à l'adresse suivante: <http://www.examenlrc-reviewcta.gc.ca/francais/pages/rapportfinal.htm>. Consulté le 4 mars 2005.

Findlay, C. (1985) *The Flying Kangaroo: an endangered species*, Sydney: Allen and Unwin.

- (2003) "Plurilateral agreements on trade in air transport services: the US model", *Journal of Air Transport Management* 9: 211-220.

Fones, R. W. (1997) *Predation in the Airline Industry*, observations formulées devant le Forum on Air and Space Law de l'American Bar Association, 12 juin.

Forsyth, P. (1998) "The gains from the liberalisation of air transport – a review of reform", *Journal of Transport Economics and Policy* 32, 1: 73-92.

Gillen, D. et Lall, A. (2004) "Competitive Advantage of Low Cost Carriers: Some Implications for Airports", *Journal of Air Transport Management* 10, 1: 41-50.

Goldstein, A. (2001) "Infrastructure Development and Regulatory Reform in Sub-Saharan Africa: The Case of Air Transport", *The World Economy* 24, 2: 221-248.

Gonenc, R. et Nicoletti, G. (2000) "Réglementation, structure du marché et performance dans le transport aérien de passagers", *Document de travail* n° 254, ECO/WKP (2000) 27, Département des affaires économiques, Paris: OCDE.

- (2001) "Le transport aérien de passagers: réglementation, structure du marché et performance", *Revue économique de l'OCDE* 32: 316-356, Paris: OCDE.

Havel, B. (1997) *In Search of Open Skies: Law and Policy for a New Era in International Aviation*, Amsterdam: Kluwer Law.

Hooper, P. (2004) "The competitive Position of South East Asia's new and evolving airlines", polycopié, Bangkok: OACI.

Jordan, W. A. (1970) *Airline Regulation in America: Effects and Imperfections*, Baltimore: The Johns Hopkins Press.

- (1972) "Producer Protection, Prior Market Structure and the Effects of Government Regulation", *Journal of Law and Economics* XV, avril: 151-176.
- (1975) "Air Transportation Markets: Definitional Confusion", *Journal of Law and Economics* (hiver), Vol. 33-56.
- (1982) *Rendement des opérations intérieures et transfrontalières des compagnies aériennes canadiennes*, Ottawa: Consommation et corporations Canada.
- (1988) "Problems Stemming from Airline Mergers and Acquisitions", *Transportation Journal*, été: 9-30.
- (1997) "Startup Airlines -- Safe or Unsafe?", dans Proceedings of the 39th Annual Meeting of the Transportation Research Forum (Montréal, Canada), pages 377 à 400.
- (2002) "Adverse Effects of Mergers on Airline Performance - Evidence from Canadian Airlines International, Ltd", polycopié.
- (2005) "Airline Entry Following U.S. Deregulation: The Definitive List of Startup Passenger Airlines, 1979-2003", document de présentation pour la réunion annuelle 2005 du Transportation Research Forum, Washington, D.C., 6-8 mars.

Joskow, A. S., Werden, G. J. et Johnson, R. L. (1994) "Entry, exit and performance in airline markets", *International Journal of Industrial Organization* 12: 457-471.

Kahn, A. E. (2002) "Airline Deregulation", *The Concise Library of Economics*, Indianapolis: Liberty Fund, Inc.

Lall, A. (2005) "Predatory pricing: Still a rare occurrence?" dans Peter Forsyth, David Gillen, Otto Mayer et Hans-Martin Niemeier (éds), *Competition versus Predation in Aviation Markets: A survey of experience in North-America, Europe and Australia*. Londres: Aldgate Publishing.

Levenstein, M. et Suslow, V. (2001) "Private international cartels and their effect on developing countries", document de référence du "Rapport sur le développement dans le monde 2000-2001" de la Banque mondiale, 9 janvier. Disponible en ligne à l'adresse suivante: <http://www-unix.oit.umass.edu/~maggiel /WDR2001.pdf>. Consulté le 27 avril 2005.

Levine, M. E. (1987) "Airline Competition in Deregulated Markets: Theory, Firm Strategy and Public Policy", *Yale Journal on Regulation* 4: 393-494.

Liu, A.; Wall G. et Westlake, J. (2000) "Marketing through frequent flier programmes: the example of China Airlines", *Tourism Economics* 6, 3: 233-249.

Loy, F. (1996) "US Civil Aviation Policy: Questioning the Conventional Wisdom", dans G. Hufbauer et C. Findlay (eds), *Flying High: Liberalizing Civil Aviation in the Asia Pacific*, Washington, D.C.: Institute for International Economics.

McDonald, B. J. (2004) *Transportation Update*, observations formulées devant le Transportation Industry Committee de la Section of Antitrust Law de l'American Bar Association, Washington, D.C., 31 mars.

Micco, A. et Serebrisky, T. (2004) "Infrastructure, competition regimes and transport costs", World Bank Policy Research Paper No. 3355, Washington, D.C.: Banque mondiale.

Milgrom, P. et Roberts, J. (1982) "Predation, Reputation and Entry Deterrence", *Journal of Economic Theory* 27: 280-312.

Milner, C., Morrissey, O. et Rudaheranwa, N. (1998) "Protection, Trade Policy and Transport Costs: Effective Taxation of Ugandan Exporters", Centre for Research in Economic Development and International Trade (CREDIT) *Research Paper* no. 98/13, CREDIT, University of Nottingham.

Monti, M. (2003) *Recent developments in European air transport law and policy*, Bruxelles, Belgique: 15<sup>ème</sup> Conférence annuelle de la European Air Law Association, 6 novembre.

Morrison, S.A. et Winston, C. (1989) "Enhancing the performance of the deregulated air transportation system," *Brookings Papers on Economic Activity: Microeconomics*, pages 61-112.

- (1990) “The Dynamics of Airline Pricing and Competition”, *American Economic Review* 80 (2), mai:389-393.
- Nannes, J. M. (1999) *The importance of entry conditions in analyzing airline antitrust issues*, US Department of Justice, 20 juillet.
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (1999) “Réforme de la réglementation du fret aérien international”, DSTI/DOT (1999), Paris: OCDE.
- Organisation de l’aviation civile internationale (2003) *Le monde de l’aviation civile 2001-2005*, Montréal: OACI.
- Organisation mondiale du commerce (OMC) (2001) “Air Transport Services”, dans *Guide to the GATS: An overview of issues for further liberalization of Trade in Services*, Genève: OMC.
- (2004) *Rapport sur le commerce mondial*, Genève: OMC.
- Oum, T. H. et Yu, C. (1995) “A productivity comparison of the world’s major airlines”, *Journal of Air Transport Management* 2: 181-195.
- (1998) *Winning Airlines – Productivity and Cost Competitiveness of the World’s Major Airlines*, Amsterdam: Kluwer Academic Publishers.
- Owen, B. M. (2003) *Competition Policy in Latin America*, Stanford Law School, John M. Ohlin Program in Law and Economics, *Working Paper 268*, octobre.
- Ross, T. W. et Stanbury, W. T. (2001) *Policy Proposals for Enhancing Competition in Canadian Airline Markets*, rapport établi en vue de l’Examen de la Loi sur les transports au Canada.
- Stanbury, W. T. (1989) Reforming Direct Regulation in Canada dans K.W. Button et Dennis Swann (eds) *The Age of Regulatory Reform* (Oxford: Clarendon Press), 49-78.
- Stigler, G. J. (1971) “The Theory of Economic Regulation”, *Bell Journal of Economics and Management Science* 2, printemps: 3-21.
- Stragier, J. (2002) *EC Competition Policy in the Aviation Sector: State of Play and Outlook* (Document élaboré en vue de la conférence annuelle de la Guild of European Business Travel Agents (GEBTA), Lisbonne, 22 mars).
- US Department of Justice (2001) *Justice Department Urges [Department of Transportation] to Impose Conditions on American Airlines/British Airways Alliance*, Communiqué de presse, 17 décembre.
- US Department of Justice and Federal Trade Commission (1997) *Antitrust Guidelines on Horizontal Mergers*, Washington, D.C.: Department of Justice.
- Willig, R. D. (1991) “Antitrust Lessons from the Airline Industry: the DOJ Experience”, *Antitrust Law Journal* 60, numéro 2.
- Winston, C. (1998) “US Industry Adjustment to Economic Deregulation”, *Journal of Economic Perspectives* 12 (3), été: 89-110.
- Winston, C. (1998) “Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists”, *Journal of Economic Literature*, vol. 31 (3): 1263-1289.

# APPENDICE – TABLEAUX

Appendice – Tableau 1  
Part des pays dans le trafic aérien international, 2003

Pays ou groupe de pays (dont les compagnies aériennes ont réalisé au total plus de 115 millions de tonnes-kilomètres)	TOTAL TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) <sup>1</sup>						PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions) <sup>1</sup>									
	Ensemble des vols			Vols internationaux			Ensemble des vols			Vols internationaux						
	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)				
États-Unis	1	128356	89617	43,2	1	42506	29327	44,9	1	1016018	77311	31,4	1	259088	219691	17,9
Allemagne	2	21937	10109	117,0	2	21097	9542	13	3	149672	52941	182,7	3	141313	47808	195,6
Royaume-Uni	3	20687	17387	19,0	3	19940	16970	3	2	166498	124882	33,3	2	157479	119950	31,3
Japon	4	20479	14668	39,6	4	14066	10031	-11	4	144054	106360	35,4	5	70394	53979	30,4
Chine <sup>2</sup>	5	16906	4848	248,7	12	5527	1842	2	5	124591	45000	176,9	17	74346	11171	565,5
RAS de Hong Kong <sup>3</sup>		10278				10278		-5		46402				46402		
RAS de Macao <sup>4</sup>		198				198		-16		1516				1516		
France	6	15667	9795	59,9	7	12450	7508	1	6	115571	59919	92,9	4	82866	37940	118,4
République de Corée	7	14036	7246	93,7	5	13293	6717	1	11	63099	34083	85,1	8	55550	28762	93,1
Singapour	8	13062	6826	91,4	6	13062	6826	-8	10	65387	41262	58,5	7	65387	41262	58,5
Pays-Bas	9	11382	6512	74,8	8	11374	6507	1	9	69236	38544	79,6	6	69156	38495	79,6
Australie	10	9855	6895	42,9	10	6212	4781	-7	7	86675	57343	51,2	10	49244	36015	36,7
Canada	11	8854	5151	71,9	13	5446	3355	-15	8	74418	40426	84,1	11	42889	24936	72,0
États du Golfe <sup>5</sup>	12	8068	2023	298,8	9	8052	2017	10	14	50653	14489	249,6	9	50519	14424	250,2
Espagne	13	6100	3025	101,7	16	4272	2168	6	12	57594	27105	112,5	13	38723	18551	108,7
Fédération de Russie	14	6018			23	2513		5	13	53894			20	20478		
Thaïlande	15	5871	3167	85,4	11	5564	2941	-6	15	44773	22874	95,7	12	41731	20609	102,5
Malaisie	16	5542	2178	154,5	14	5126	1898	4	18	36824	17445	111,1	14	32309	14431	123,9
Brésil	17	5504	4084	34,8	20	2809	2514	-5	16	44045	29555	49,0	21	20234	16866	20,0
Italie	18	5067	4044	25,3	17	3934	3393	2	17	37934	29702	27,7	16	26087	22751	14,7
Luxembourg	19	4397			15	4397		5	98	548			94	548		
Suisse	20	3657	3007	21,6	18	3641	2977	-2	25	23797	17704	34,4	18	23639	17443	35,5
Scandinavie <sup>6</sup>	21	3485	2365	47,4	19	2824	1757	0	21	29116	20607	41,3	19	22374	14167	57,9
Inde	22	3410	1661	105,3	27	2011	1032	12	19	31197	14396	116,7	24	17221	7858	119,2
Mexique	23	3337	1746	91,1	31	1743	811	3	20	29305	18216	60,9	27	13555	8016	69,1
Afrique du Sud	24	3137			25	2506		8	23	24873			23	18847		
Nouvelle-Zélande	25	2945	1823	61,5	21	2581	1622	5	24	23822	14163	68,2	22	19870	12194	62,9

# RAPPORT SUR LE COMMERCE MONDIAL 2005

## III ESSAIS THÉMATIQUES B LE COMMERCE INTERNATIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Appendice – Tableau 1  
Part des pays dans le trafic aérien international, 2003 (suite)

Pays ou groupe de pays (dont les compagnies aériennes ont réalisé au total plus de 115 millions de tonnes-kilomètres)	TOTAL TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) <sup>1</sup>						PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions) <sup>1</sup>					
	Ensemble des vols			Vols internationaux			Ensemble des vols			Vols internationaux		
	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)	Rang en 2003	Estimations 2003	Chiffres réels 1993	Variation par rapport à 1993 (%)
Arabie saoudite	26	2739	2415	13,4	26	2014	1816	-1	26	20801	18572	12,0
Irlande	27	2573	467	451,0	22	2572	463	47	22	27441	4209	552,0
Israël	28	2538	1654	53,4	24	2507	1638	4	32	12495	8747	42,8
Chili	29	2236	1018	119,6	29	1913	844	7	34	12186	4425	175,4
Turquie	30	2065	842	145,2	30	1754	676	-3	28	16396	7519	118,1
Autriche	31	1983	669	196,4	28	1971	665	7	29	14558	5629	158,6
Indonésie	32	1861	2416	-23,0	35	1031	1700	-6	27	17979	19846	-9,4
Philippines	33	1751	1650	6,1	32	1495	1478	0	30	14183	13085	8,4
Portugal	34	1455	897	62,2	33	1312	778	12	31	13562	7917	71,3
Colombie	35	1432	1014	41,2	38	981	746	13	38	8714	5296	64,5
Pakistan	36	1425	1322	7,8	34	1235	1069	8	35	11755	9898	18,8
Argentine	37	1228	1117	9,9	43	787	780	42	33	12485	9231	35,3
Finlande	38	1086	662	64,0	37	991	590	7	36	9056	5529	63,8
Qatar <sup>5</sup>	39	1000	1000		36	1000	1000	-	40	8003	8003	
Belgique	40	961	1003	-4,2	39	961	1003	8	54	3958	6484	-39,0
Égypte	41	960	606	58,4	40	908	562	-10	39	8055	5277	52,6
Sri Lanka	42	864	436	98,2	41	864	436	11	43	6910	3624	90,7
Iran (Rép. islamique d')	43	857	519	65,1	60	393	223	19	37	8798	5045	74,4
Viet Nam	44	819	632	25,8	47	602	602	7	42	7227	4054	65,6
Koweït	45	795	632	25,8	42	795	632	-8	44	6715	4054	65,6
Grèce	46	759	848	-10,5	46	612	755	-19	41	7354	7899	-6,9
Bangladesh	47	704	278	153,2	44	697	270	3	51	4662	2556	82,4
Maurice	48	667	334	99,7	45	661	333	0	46	5212	2677	94,7
Pologne	49	608	357	70,3	49	589	351	4	45	5434	3335	62,9
Jordanie	50	602	581	3,6	47	602	580	4	52	4498	4004	12,3
Kenya	51	525	191	174,9	50	509	178	14	53	4224	1459	189,5
Maroc	52	505	449	12,5	53	485	437	-20	50	4776	4395	8,7
Jamaïque	53	503	155	224,5	51	503	154	-15	47	5005	1488	236,4
El Salvador	54	487	203	139,9	52	487	203	58	49	4833	1738	178,1
République tchèque	55	485	196	147,4	54	483	196	28	48	4938	1900	159,9

Éthiopie	56	484	259	86,9	55	474	244	10	58	3573	1717	108,1	58	3460	1571	120,2
Brunéi Darussalam	57	472	211	123,7	56	472	211	-5	57	3588	1623	121,1	57	3588	1623	121,1
Ouzbékistan	58	424			58	401		1	56	3889			56	3646		
Chypre	59	408	230	77,4	57	408	230	15	55	3935	2175	80,9	54	3935	2179	80,6
Fidji	60	400	126	217,5	59	397	125	9	62	3221	983	227,7	61	3178	964	229,7
Islande	61	378	219	72,6	61	378	212	-8	63	2998	1968	52,3	62	2998	1905	57,4
Pérou	62	344	214	60,7	67	224	143	8	66	2443	1926	26,8	76	1345	1205	11,6
Hongrie	63	333	147	126,5	62	333	147	7	60	3397	184	1746,2	59	3397	1484	128,9
Algérie	64	327	296	10,5	65	258	207	3	59	3415	2901	17,7	63	2672	1991	34,2
Trinité-et-Tobago	65	276	364	-24,2	63	275	362	-6	64	2671	3232	-17,4	64	2662	3205	-16,9
Tunisie	66	261	173	50,9	64	261	172	-2	65	2459	1877	31,0	65	2459	1875	31,1
Liban	67	253	260	-2,7	66	253	260	4	73	1905	1459	30,6	69	1905	1459	30,6
Cuba	68	232	138	68,1	68	219	118	4	71	2029	1321	53,6	68	1939	1069	81,4
Ukraine	69	231			70	211		47	67	2352			67	2115		
Yémen	70	225	124	81,5	69	217	113	26	72	1956	1217	60,7	70	1876	1099	70,7
Kazakhstan	71	222			76	76		-40	69	2149			75	1404		
Malte	72	209	117	78,6	71	71	117	-68	68	2174	1250	73,9	66	2174	1250	73,9
Bolivie	73	186	120	55,0	77	77	96	-27	74	1740	1092	59,3	77	1307	843	55,0
Venezuela	73	186	784	-76,3	92	92	589	-38	70	2043	6880	-70,3	86	834	4676	-82,2
Suriname	74	183			72	72		-29	79	1470			74	1469		
République arabe syrienne	75	171			73	73		-56	75	1727			71	1710		
Roumanie	76	161	161	0,0	74	74	148	-51	76	1706	1810	-5,7	73	1644	1657	-0,8
Panama	77	156			74	74		-77	61	3371			60	3371		
Serbie-et-Monténégro	77	156			78	78		-10	80	1199			79	1061		
Turkménistan	78	150			86	102		-7	78	1538			81	1005		
Namibie	79	139			79	136		43	85	930			84	904		
Azerbaïdjan	80	135			84	111		6	90	751			95	497		
Costa Rica	81	122	189	-35,4	80	120	188	14	77	1674	1432	16,9	72	1654	1425	16,1
Népal	82	118			82	116		-7	81	1105			78	1084		
Uruguay	82	118			81	118		84	83	1029			80	1029		

<sup>1</sup> Les chiffres de 2003 sont des estimations.

<sup>2</sup> Pour des raisons liées aux normes, les chiffres relatifs à la Chine excluent le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao) ainsi que celui de la province chinoise de Taiwan.

<sup>3</sup> Trafic de la Région administrative spéciale (RAS) de Hong Kong.

<sup>4</sup> Trafic de la Région administrative spéciale (RAS) de Macao.

<sup>5</sup> Quatre États en 2002 – Bahreïn, Oman, Qatar et Émirats arabes unis. À la fin de 2002, le Qatar s'est retiré de Gulf Air; ainsi, pour 2003, les États du Golfe englobent Bahreïn, l'Oman et les Émirats arabes unis.

<sup>6</sup> Trois États – Danemark, Norvège et Suède.

Source: OACI.

Appendice – Tableau 2  
Classement des compagnies aériennes en fonction du trafic de passagers, 2003

Classement: trafic passagers	Classement: nombre de passagers		Compagnie aérienne	Taille de la flotte <sup>1</sup>	Pays	Trafic passagers (PKR) <sup>2</sup>		Sièges-km disponibles (SKD3) <sup>3</sup>		Coefficient de remplissage		Nombre de passagers	
	2003	2002				millions	variation (%)	variation (%)	variation (%)	variation (%)	millions	variation (%)	
1	1	2	American Airlines	714	États-Unis	193222	-1,4	-4,2	72,8	2,1	88,8	-5,7	
2	2	3	United Airlines	484	États-Unis	168083	-4,6	-8,2	76,5	2,9	66,2	-3,5	
3	3	1	Delta Air Lines	473	États-Unis	158766	-3,3	-5,2	73,4	1,4	104,5	-2,4	
4	4	6	Northwest Airlines	432	États-Unis	110247	-4,9	-5,2	77,3	0,2	51,9	-1,5	
5	6	12	British Airways	229	Royaume-Uni	103092	3,0	1,5	73,0	1,0	36,1	-5,0	
6	7	9	Air France	245	France	101644	1,7	2,4	75,6	-0,5	43,7	1,9	
7	8	11	Continental Airlines	356	États-Unis	95259	-0,3	-2,2	75,5	1,4	39,9	-2,8	
8	5	5	Japan Airlines	-	Japon	93847	-10,4	-5,7	64,3	-3,4	58,2	-4,8	
9	9	8	Lufthansa Airlines	224	Allemagne	90708	2,4	3,5	73,1	-0,8	45,4	3,3	
10	12	4	Southwest Airlines	399	États-Unis	77342	5,6	3,7	66,9	0,8	65,7	4,1	
11	10	13	Qantas Airways	116	Australie	77225	2,8	-11,4	77,6	-0,7	28,9	6,5	
12	11	29	Singapore Airlines	86	Singapour	64685	-12,8	-10,4	73,3	-1,2	13,3	-13,4	
13	13	21	Air Canada	195	Canada	60962	12,2	-8,4	73,8	-1,5	20,0	-14,5	
14	14	10	US Airways	280	États-Unis	60814	-5,7	-3,6	73,2	2,2	41,3	-12,5	
15	15	23	KLM	100	Pays-Bas	57784	-2,7	-0,9	80,2	0,7	19,0	-2,3	
16	16	7	All Nippon Airways	177	Japon	55807	-5,6	1,0	63,6	-3,2	48,1	-5,6	
17	18	25	Thai Airways	83	Thaïlande	44396	-4,7	-6,0	69,6	-4,1	17,0	-6,9	
18	17	43	Cathay Pacific	87	Chine	42774	-12,8	1,3	72,2	-5,6	10,1	-18,4	
19	20	14	Iberia Airlines	149	Espagne	42100	4,0	32,2	75,0	1,9	25,6	3,8	
20	24	42	Emirates	63	Émirats arabes unis	40110	26,7	0,7	73,4	-3,2	10,4	22,8	
21	19	17	Korean Air	123	Corée, Rép. de	39981	-4,2	2,6	68,1	-3,5	21,7	-1,9	
22	21	26	Malaysia Airlines	103	Malaisie	37659	0,0	3,3	67,6	-1,8	15,4	-5,8	
23	23	20	America West Airlines	142	États-Unis	34283	7,1	-2,3	76,4	2,8	20,1	3,1	
24	22	24	Air China	129	Chine	33477	-1,8	4,2	66,0	0,3	18,1	-0,5	
25	25	16	Alitalia	151	Italie	31626	5,3	6,6	71,6	0,8	22,5	1,2	
26	27	-	Virgin Atlantic	29	Royaume-Uni	26931	-0,3	6,3	75,6	-5,0	3,9	1,3	
27	29	38	Varig	95	Brésil	26546	1,7	-2,3	71,4	2,3	11,0	13,8	
28	26	19	China Southern Airlines	112	Chine	26387	-8,8	-7,6	64,6	-0,8	20,5	-4,8	
29	30	37	Swiss	81	Suisse	25059	6,1	4,4	72,5	1,2	11,2	-9,0	
30	28	-	China Airlines	58	Taiwan	23734	-11,5	-4,2	69,5	-5,7	7,1	-13,1	
31	35	27	Alaska Airlines	108	États-Unis	23432	10,4	7,5	70,0	1,9	15,0	6,3	

32	36	28	Saudi Arabian Airlines	90	Arabie saoudite	23372	12,3	22,7	62,3	-5,7	14,5	-2,4
33	37	35	ATA	68	États-Unis	23118	15,9	20,0	68,0	-2,4	11,2	11,7
34	33	45	Air New Zealand	39	Nouvelle-Zélande	22691	5,6	2,7	74,4	2,1	9,6	5,7
35	34	-	South African Airways	68	Afrique du Sud	22262	4,6	7,4	67,1	-1,8	6,6	3,0
36	31	22	SAS	129	Suède	21901	-5,6	-2,2	65,7	-2,4	19,3	-11,9
37	32	-	My Travel Airways	30	Royaume-Uni	21432	-2,1	-0,4	90,1	-1,6	7,9	6,6
38	39	-	Britannia Airways	33	Royaume-Uni	18739	1,7	2,4	90,3	-0,6	8,0	-0,2
39	65	49	Jet Blue Airways	59	États-Unis	18547	68,5	65,4	84,5	1,6	9,0	56,7
40	40	30	China Eastern Airlines	136	Chine	18269	0,3	7,8	60,6	-4,5	12,2	6,1
41	42	-	Aeroflot	92	Russie	18203	3,2	1,7	69,4	1,0	5,8	6,4
42	38	-	EVA Air	42	Taiwan	18113	-7,0	-0,6	72,5	-5,0	4,3	-10,1
43	41	50	Austrian Airlines	-	Autriche	17965	-0,1	0,1	72,4	-0,2	8,5	-4,1
44	68	18	Easy Jet	84	Royaume-Uni	17735	92,6	95,2	84,4	-1,1	21,1	85,7
45	44	32	Asiana Airlines	61	Corée du Sud	16798	-3,1	2,2	68,0	-3,7	11,8	-4,5
46	65	15	Ryanair	66	Irlande	16755	54,6	61,0	74,5	-3,1	23,1	47,0
47	47	-	LTU International Airways	24	Allemagne	16700	3,7	4,4	83,4	-2,7	5,6	-1,8
48	43	-	Condor Flugdienst	36	Allemagne	16261	-6,6	-6,4	84,4	-0,1	4,8	-14,3
49	45	41	THY Turkish Airlines	52	Turquie	16112	-2,9	-0,1	67,0	-1,9	10,5	1,1
50	46	-	First Choice Airways	33	Royaume-Uni	15878	-2,6	-2,2	90,0	-0,3	6,3	-2,8

<sup>1</sup> Y compris les aéronefs pour le transport de passagers, le transport de fret et le transport mixte.

<sup>2</sup> PKR = passagers-kilomètres réalisés.

<sup>3</sup> SKD = sièges-kilomètres disponibles.

Source: OACI.

Appendice – Tableau 3  
Classement des compagnies aériennes en fonction du trafic de fret, 2002

Classement 2003	Classement 2002	Compagnie aérienne	Pays	Trafic de fret (TKP)		Nombre d'employés
				millions	variation (%)	
1	1	American Airlines	États-Unis	2909	-0,1	78900
2	2	United Airlines	États-Unis	2758	-17,0	63000
3	3	Delta Air Lines	États-Unis	2048	-6,1	70000
4	4	Northwest Airlines	États-Unis	3189	-1,7	39100
5	6	British Airways	Royaume-Uni	4461	6,0	51939
6	7	Air France	France	5432	-0,2	71654
7	8	Continental Airlines	États-Unis	1341	1,1	37680
8	5	Japan Airlines	Japon	4749	-0,9	21197
9	9	Lufthansa Airlines	Allemagne	7089	-1,0	34559
10	12	Southwest Airlines	États-Unis	206	10,3	32487
11	10	Qantas Airways	Australie	1530	-4,3	34872
12	11	Singapore Airlines	Singapour	6691	-2,1	14010
13	13	Air Canada	Canada	-	-	29198
14	14	US Airways	États-Unis	-	-	31700
15	15	KLM	Pays-Bas	4392	4,6	34529
16	16	All Nippon Airways	Japon	1442	8,5	12277
17	18	Thai Airways	Thaïlande	1780	0,5	25531
18	17	Cathay Pacific	Chine	5299	2,3	14673
19	20	Iberia Airlines	Espagne	868	2,1	26202
20	24	Emirates	Émirats arabes unis	2819	32,5	15173
21	19	Korean Air	Corée, Rép. de	7066	13,2	15352
22	21	Malaysia Airlines	Malaisie	2187	5,5	18000
23	23	America West Airlines	États-Unis	-	-	12755
24	22	Air China	Chine	2206	4,2	23000
25	25	Alitalia	Italie	1374	-0,3	20653
26	27	Virgin Atlantic	Royaume-Uni	1018	13,9	7519
27	29	Varig	Brésil	1057	-10,1	-
28	26	China Southern Airlines	Chine	1205	16,9	17569
29	30	Swiss	Suisse	1305	21,0	7300
30	28	China Airlines	Taipei chinois	-	-	9124
31	35	Alaska Airlines	États-Unis	77	7,2	10040
32	36	Saudi Arabian Airlines	Arabie saoudite	85	-90,1	-
33	37	ATA	États-Unis	-	-	7918
34	33	Air New Zealand	Nouvelle-Zélande	824	8,3	10165
35	34	South African Airways	Afrique du Sud	879	15,4	-
36	31	SAS	Suède	-	-	9147
37	32	My Travel Airways	Royaume-Uni	33	-12,8	1522
38	39	Britannia Airways	Royaume-Uni	-	-100,0	3175
39	65	Jet Blue Airways	Royaume-Uni	-	-	4704
40	40	China Eastern Airlines	Chine	1305	27,5	16435
41	42	Aeroflot	Russie	614	9,1	14714
42	38	EVA Air	Taipei chinois	4913	19,1	4469
43	41	Austrian Airlines	Autriche	465	2,7	7137
44	68	Easy Jet	Royaume-Uni	-	-	3226
45	44	Asiana Airlines	Corée du Sud	2805	-0,1	6411
46	65	Ryanair	Irlande	-	-	2288
47	47	LTU International Airways	Allemagne	174	58,3	2100
48	43	Condor Flugdienst	Allemagne	-	-	-
49	45	THY Turkish Airlines	Turquie	382	-2,6	10239
50	46	First Choice Airways	Royaume-Uni	11	-17,2	2034

Source: OACI.

Appendice – Tableau 4  
Prévision du trafic mondial par flux régional, 1985-2023

PKR en milliards	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2013	2023	2004-2023 %/an
Afrique-Afrique	13,5	14,7	14,8	19,4	19,9	21,2	22,5	42,6	63,4	5,3
Afrique-Europe	43,0	47,7	57,2	99,4	96,2	97,2	99,1	182,4	269,3	5,1
Afrique-Moyen-Orient	5,2	7,4	6,5	9,8	10,6	13,2	13,9	28,0	41,5	5,6
Afrique-Amérique du Nord	1,2	1,3	2,6	4,4	4,6	4,3	4,4	11,6	17,2	7,1
Amérique centrale-Amérique centrale	12,8	14,3	18,3	24,0	23,0	23,4	24,8	53,4	95,3	7,0
Amérique centrale-Europe	17,9	27,6	44,2	66,4	73,0	69,7	72,5	117,3	177,1	4,6
Amérique centrale-Amérique du Nord	43,3	63,7	71,1	93,9	93,5	95,8	100,1	150,5	232,1	4,3
Amérique centrale-Amérique du Sud	3,3	3,5	4,3	7,3	7,2	7,1	7,1	15,2	25,6	6,6
Chine-Chine	8,4	18,3	56,6	73,6	84,6	97,2	95,3	236,9	452,1	8,1
Chine-Europe	9,6	16,9	26,6	40,1	40,2	42,6	34,5	94,5	143,1	7,4
Chine-Amérique du Nord	7,8	13,4	21,6	33,2	36,2	33,2	24,9	56,2	87,8	6,5
Chine-Asie du Nord-Est	6,8	10,9	16,0	19,4	18,4	24,5	20,1	44,3	73,1	6,7
Chine-Océanie	3,0	5,8	9,2	12,1	12,4	13,2	10,6	20,4	29,4	5,2
Chine-Asie du Sud-Est	8,1	14,5	23,0	29,3	31,7	36,9	27,7	58,3	90,3	6,1
Région CEI-Région CEI	175,8	224,2	63,4	41,7	46,7	51,9	57,3	89,1	137,4	4,5
Région CEI-International	15,9	24,1	33,9	43,3	43,5	42,7	45,7	99,8	156,6	6,4
Europe-Europe	170,0	258,3	306,8	440,1	449,3	453,8	474,7	733,6	1 061,6	4,1
Europe-Moyen-Orient	43,4	41,5	44,9	65,0	59,8	58,6	58,9	116,9	171,9	5,5
Europe-Amérique du Nord	158,6	230,7	278,9	420,0	377,5	349,2	347,5	619,1	903,0	4,9
Europe-Asie du Nord-Est	17,0	29,3	46,6	63,6	55,8	53,3	48,3	114,2	175,3	6,7
Europe-Amérique du Sud	12,3	22,3	32,9	53,2	52,1	49,2	49,5	106,3	170,6	6,4
Europe-Asie du Sud-Est	26,6	46,4	65,9	95,8	95,9	96,4	95,0	170,9	253,2	5,0
Europe-Asie du Sud-Ouest	11,9	17,5	20,7	26,2	27,5	27,6	29,5	57,7	94,9	6,0
Moyen-Orient-Moyen-Orient	17,7	19,5	20,7	27,8	27,1	27,5	29,3	49,3	73,0	4,7
Moyen-Orient-Amérique du Nord	5,0	6,6	10,3	16,1	12,0	10,4	9,6	25,8	39,1	7,3
Moyen-Orient-Asie du Sud-Est	15,1	11,0	20,6	24,0	22,9	24,0	26,4	47,5	70,8	5,1
Moyen-Orient-Asie du Sud-Ouest	14,5	16,6	23,2	29,4	29,9	31,1	33,8	60,1	97,3	5,4
Amérique du Nord-Amérique du Nord	470,6	589,1	670,5	866,9	808,0	791,0	798,9	1 214,4	1 797,0	4,1
Amérique du Nord-Asie du Nord-Est	46,9	95,2	121,5	140,2	127,5	121,2	105,4	233,0	364,5	6,4
Amérique du Nord-Océanie	11,0	19,0	24,1	30,0	27,6	26,5	25,9	39,8	59,8	4,3
Amérique du Nord-Amérique du Sud	14,5	19,6	35,9	47,2	44,8	42,7	37,6	89,2	147,5	7,1
Amérique du Nord-Asie du Sud-Est	8,0	15,3	25,9	32,1	29,3	30,5	26,8	55,3	84,9	5,9

Appendice – Tableau 4  
Prévision du trafic mondial par flux régional, 1985-2023 (suite)

PKR en milliards	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2013	2023	2004-2023 %/an
Asie du Nord-Est-Asie du Nord-Est	32,3	50,0	67,4	79,0	80,2	85,0	86,1	152,6	244,7	5,4
Asie du Nord-Est-Océanie	6,1	12,9	31,8	24,1	22,5	24,5	22,8	42,1	62,9	5,2
Asie du Nord-Est-Asie du Sud-Est	16,0	32,5	44,3	48,5	47,8	54,4	45,7	94,0	150,3	6,1
Océanie-Océanie	18,6	26,2	42,7	49,2	50,7	50,2	55,5	68,5	93,1	2,6
Océanie-Asie du Sud-Est	12,2	24,3	33,1	46,2	47,6	46,6	42,0	74,2	109,1	4,9
Amérique du Sud-Amérique du Sud	29,5	33,8	39,7	53,5	50,8	52,7	47,9	125,2	223,0	8,0
Asie du Sud-Est-Asie du Sud-Est	17,7	29,9	53,8	53,7	57,0	60,6	59,4	115,5	189,3	6,0
Asie du Sud-Est-Asie du Sud-Ouest	5,7	5,8	8,1	10,9	11,6	12,6	12,5	24,6	42,1	6,2
Asie du Sud-Ouest-Asie du Sud-Ouest	10,5	11,6	15,2	16,0	16,6	17,4	17,7	45,2	87,8	8,3
Reste du monde	6,0	8,2	12,4	18,4	20,1	21,1	21,8	44,7	67,9	5,9
<b>Total mondial</b>	<b>1573,2</b>	<b>2181,5</b>	<b>2567,2</b>	<b>3394,4</b>	<b>3293,8</b>	<b>3292,1</b>	<b>3268,9</b>	<b>5820,3</b>	<b>8925,6</b>	<b>5,2</b>

Source: Boeing.