

PARTIE A

PRÉSENTATION DU QUASAR

8. La documentation existante sur les transports aériens ne contient aucune analyse complète du degré de libéralisation des accords bilatéraux sur les services aériens. Par exemple, il n'existe pas de statistiques sur le volume du trafic mondial couvert par les accords "ciel ouvert"² ni par les accords régionaux ou plurilatéraux. Certaines analyses partielles ont été réalisées sur le trafic de fret³ et sur le secteur transatlantique.⁴ La seule étude systématique menée à ce jour est une analyse récemment publiée par InterVISTAS Consultants-ga en septembre 2006, qui s'intitulait "Economic impact of air services liberalization".⁵ Cette étude s'efforce d'évaluer l'incidence de la libéralisation des services aériens sur les tarifs et le trafic aériens et sur la croissance économique, par le biais d'un modèle économétrique fondé sur un échantillonnage similaire à celui du QUASAR (environ 2 000 accords bilatéraux), qui est appliqué à cinq cas types.

9. Ainsi, la plupart des études actuelles sur la libéralisation des services de transport aérien ont un caractère "impressionniste" et se fondent, au mieux, sur un décompte des dispositions figurant dans les ASA bilatéraux pertinents. Par exemple, un accord "ciel ouvert classique" entre les États-Unis et le Burkina Faso, qui ne couvre aucun trafic direct, se voyait accorder une importance plus grande qu'un accord semi-libéral entre les États-Unis et la Chine, qui couvre des millions de passagers.

10. Dans la documentation établie pour le premier examen, le Secrétariat de l'OMC a été limité par l'état de la documentation disponible à l'époque et a suivi la même approche "impressionniste" (voir la compilation, pages 186 à 248).

11. Au moment du deuxième examen, par contre, les données requises pour établir l'équivalent d'une base de données intégrée (BID) de l'OMC (c'est-à-dire les échanges de marchandises, d'une part, et le niveau des obstacles au commerce, d'autre part) étaient devenues disponibles sous une forme également applicable, *mutatis mutandis*, au secteur des services de transport aérien. En mai 2006, l'OACI a publié, sur CD-ROM, la base de données des accords sur les services aériens du monde, édition 2005. La base de données contient, sous forme consultable, des résumés codifiés des principales dispositions des ASA bilatéraux.

12. Le QUASAR combine l'information contenue dans la base de données WASA, qui a été analysée en termes de degré d'ouverture en consultation avec un groupe de professionnels de l'aviation, d'experts gouvernementaux, de fonctionnaires internationaux et d'universitaires, avec des données sur le trafic obtenues auprès de l'Association du transport aérien international (IATA). Cela a

² L'expression "ciel ouvert" n'a pas de définition unique incontestée. Elle semble couvrir au moins deux types d'accords. Le Département des transports des États-Unis, qui est à l'origine de l'expression, l'utilise pour désigner des accords sans contrôle des routes, des tarifs et de la capacité et qui autorisent des droits de cinquième liberté (voir la compilation, pages 186 à 189). Ces accords peuvent toutefois varier suivant le moment de la signature et le partenaire bilatéral concerné (dont certains refusent ou refusaient de les qualifier d'accords "ciel ouvert"). D'autres Membres de l'OMC (par exemple l'Australie et la Nouvelle-Zélande) utilisent aussi l'expression, mais en rapport avec des ASA plus ambitieux (qui incluent l'établissement principal, la septième liberté, et, dans certains cas, le cabotage). Eu égard à ces ambiguïtés, le Secrétariat a évité d'utiliser l'expression "ciel ouvert". Il l'a soit qualifiée, en établissant une distinction entre "ciel ouvert classique" pour les accords du premier type et "plus que ciel ouvert" pour ceux du deuxième type, ou l'a remplacée, chaque fois que possible, par un concept *sui generis* objectivement défini, c'est-à-dire les accords de "type G".

³ Micco, A. et T. Serebrisky, "Infrastructure, Competition Regimes, and Air Transport Costs: Cross-Country Evidence" (juillet 2004). Document de travail n° 3355 consacré à la Recherche sur les politiques de la Banque mondiale, disponible auprès du SSRN à l'adresse: <http://ssrn.com/abstract=610399>.

⁴ Voir, par exemple, The Brattle Group, "The economic impact of an EU-US Open Aviation Area", rapport établi par la Commission européenne, décembre 2002, disponible à l'adresse: <http://www.brattle.com/Publications/PublicationListings.asp?ParentExpertiseID=61&PublicationTableID=2>.

⁵ Voir le troisième document à l'adresse http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/Docs.htm ou <http://www.intervistas.com/4/reports.asp>.

permis, pour la première fois, de mesurer simultanément l'ouverture et le volume des échanges de transport aérien à l'échelon mondial.

13. En outre, certaines études partielles menées par le passé et consistant à appliquer des modèles économétriques pour mesurer l'incidence de la libéralisation du transport aérien sur le trafic, les niveaux de services et les prix⁶ ont montré l'intérêt qu'il y aurait à recueillir des données économiques, commerciales et des données sur l'aviation supplémentaires pour étendre ces approches à une échelle universelle.⁷ Le transport aérien est, en effet, un cas à part dans les services en ce sens où aussi bien l'environnement réglementaire que la réalité économique sont largement documentés. Il apparaît donc possible d'établir des corrélations et, espérons-le, des liens de causalité, à condition que tous les déterminants du trafic soient identifiés.

14. Pour élaborer le QUASAR, le Secrétariat a suivi les étapes suivantes: premièrement, évaluer les principales caractéristiques des accords bilatéraux sur les services aériens du point de vue de l'accès aux marchés et leur niveau d'ouverture; deuxièmement, classer ces ASA par type; troisièmement, pondérer les accords en fonction du trafic couvert; et, quatrièmement, introduire un élément permettant une "confrontation avec la réalité" par comparaison avec les données commerciales. En outre, le Secrétariat a appliqué, *mutatis mutandis*, la même méthodologie aux ASA plurilatéraux. Chacune de ces étapes est examinée de manière plus détaillée ci-après.

1. Principales caractéristiques des accords bilatéraux sur les services aériens du point de vue de l'accès aux marchés

a) Sources et champ d'application géographique

15. Pour recenser les principales caractéristiques des ASA bilatéraux du point de vue de l'accès aux marchés, le Secrétariat de l'OMC a utilisé la base de données des accords sur les services aériens du monde (WASA) récemment publiée par l'OACI (édition 2005), qui code de manière détaillée les dispositions de plus de 2 200 accords bilatéraux enregistrés par l'OACI.

16. Cela fait que le QUASAR a une portée plus large que l'OMC puisqu'il couvre 184 États contractants de l'OACI. La partie C du présent document contient donc 184 profils d'États contractants.

17. Comme les États contractants de l'OACI ne se conforment pas toujours pleinement à leurs obligations en matière de notifications (les mémorandums confidentiels ne sont pas notifiés par exemple), les 2 200 accords codés dans la base de données WASA ne donnent pas une vue complète de tous les accords bilatéraux en vigueur. La base de données WASA⁸ contient aussi un certain nombre d'accords caduques. On peut citer, par exemple, les accords bilatéraux conclus entre des États

⁶ Voir, par exemple, le rapport établi par The Brattle Group (*op. cit.*); Gonenc, R. et G. Nicoletti, "Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation" (août 2000), document de travail n° 254 du Département des affaires économiques de l'OCDE, disponible auprès du SSRN à l'adresse: <http://ssrn.com/abstract=238207>; Harrigan, J. (2005), "Airplanes and comparative advantage", (octobre 2005), NBER Working Paper n° 11688.

⁷ Les sources des données du QUASAR incluent l'OACI (codage des accord bilatéraux, flotte, nombre d'aéroports internationaux, etc.), l'IATA (statistiques du trafic, services existants), le Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII) (distance, liens historiques, frontières communes, etc.), d'autres institutions des Nations Unies (densité de la population, taille) et l'OMC (différentes données commerciales pertinentes pour le transport aérien).

⁸ Les termes WASA et base de données WASA sont utilisés de manière interchangeable dans tout le document.

membres des CE (qui ont été remplacés par le marché aérien unique en 1993), qui ont été exclus de l'analyse du Secrétariat.⁹

18. La WASA est cependant de loin la meilleure série de données et la plus homogène en ce qui concerne les accords bilatéraux. Des calculs effectués par le Secrétariat de l'OMC sur la base des statistiques de l'IATA pour le trafic de passagers régulier par paire de pays montrent que la WASA¹⁰ couvre environ 70 pour cent du trafic régulier international (349 millions de passagers sur 496 millions en 2005). La WASA est donc une source beaucoup plus fiable qu'on ne le suppose habituellement. Les experts estiment la portée de la WASA en termes de nombre d'ASA à environ 60 pour cent, ce qui signifierait que le trafic visé serait d'environ 70 pour cent.¹¹

19. Il y a au moins une source qui se veut plus complète que la WASA, à savoir la base de données Aeroaccords (<http://www.aeroaccords.com>). On ne sait pas précisément si cette base de données code toutes les clauses des accords bilatéraux concernés mais, quoi qu'il en soit, elle n'a pas le statut officiel du codage de l'OACI.¹²

20. Une autre source de données qui ne chevauche que partiellement l'enregistrement de l'OACI est le Recueil des traités de l'ONU mais il ne contient pas non plus de renseignements "codés". En outre, même s'il serait possible en cherchant sur le Web de trouver des accords plus à jour que ceux qui figurent dans la WASA, ces renseignements ne seraient pas codés et de sérieux problèmes de traduction risqueraient de se poser.

21. Le Secrétariat a donc préféré se fonder sur le codage WASA au détriment de la taille de l'échantillon. Cependant, ce travail pourrait être complété par des données additionnelles tirées d'autres sources et par des informations communiquées par les Membres à titre individuel¹³ si ces derniers le souhaitent. Le codage serait effectué d'une manière transparente de manière à ce que les Membres puissent apporter des corrections, avec l'aide du Secrétariat de l'OACI.

b) Choix des principales caractéristiques de l'accès aux marchés et établissement d'un indice de libéralisation aérienne

22. Parmi les nombreuses dispositions codées par l'OACI dans la WASA, le Secrétariat de l'OMC a choisi celles considérées comme revêtant une importance particulière pour l'accès aux marchés: c'est-à-dire la désignation, le refus¹⁴, les tarifs, la capacité, les droits de trafic, l'absence d'échanges de statistiques, la possibilité d'arrangements de coopération. Il a ensuite attribué des "points" aux

⁹ En ce qui concerne le marché aérien unique, les CE fonctionnent pratiquement comme un marché intérieur où, par exemple, le cabotage autonome est autorisé et toutes les restrictions au sujet des participations étrangères dans les compagnies aériennes sont levées à l'égard des ressortissants communautaires.

¹⁰ Sur les 2 204 accords codés dans la WASA, le Secrétariat en a retenu 1 970 dans son analyse (pour plus d'explications, voir les notes méthodologiques figurant dans la partie D). Dans le présent document, les notions d'accords WASA et de trafic WASA renvoient aux 1 970 accords et au trafic qu'ils couvrent.

¹¹ Voir, par exemple, Earl Scott dans *Airline Business*, avril 2006. Les estimations ci-dessus sont nécessairement entachées d'incertitude.

¹² En dépit de messages électroniques répétés, le Secrétariat n'a obtenu aucune réponse et n'a donc pas pu avoir accès à la base de données à titre d'essai. Il semblerait en tout état de cause qu'elle soit plus chère que la base de données WASA.

¹³ L'Annexe D-II dans la partie D contient un modèle utilisable par les Membres qui souhaiteraient fournir au Secrétariat des renseignements complémentaires sur les ASA qu'ils ont conclus ou modifiés mais qui ne sont pas enregistrés en tant que tels dans la base de données WASA.

¹⁴ L'expression "clause de refus" est utilisée par l'OACI mais cette clause est souvent appelée clause de "désignation" ou, plus fréquemment, clause de "propriété", étant donné que la prescription "standard" est que, pour être désignée par un État contractant pour utiliser les droits conférés par un ASA, une compagnie aérienne doit répondre au critère de "propriété substantielle et contrôle effectif" par des ressortissants de cet État.

différents éléments de ces dispositions (par exemple, il a attribué zéro point à la double approbation des tarifs, disposition très restrictive, et huit points à la libre tarification, la plus libérale des dispositions tarifaires). La sélection comme la pondération ont été réalisées en collaboration avec un groupe de professionnels, d'universitaires et de négociateurs spécialistes des transports aériens.

23. Les points attribués peuvent être modifiés pour tenir compte de la situation spécifique d'un pays, en attribuant plus de poids aux droits de trafic de cinquième liberté (5⁺, par exemple l'Australie et la Nouvelle-Zélande), aux dispositions libérales concernant le refus/la propriété (OWN⁺, par exemple la Suisse et Hong Kong, Chine) ou à la désignation multiple (DES⁺, par exemple le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Inde, la Chine et le Brésil). Le logiciel employé pour élaborer le CD-ROM ASAP (c'est-à-dire Flash) n'a pas permis d'incorporer plus de flexibilité en ce qui concerne la pondération mais cela pourrait rester un objectif à long terme pour toute éventuelle version future du QUASAR.

24. L'Indice de libéralisation aérienne (ALI) est la somme des points pouvant être obtenus par un accord sur les services aériens donné. La valeur de l'ALI va de zéro, pour les ASA très restrictifs, à 50, pour ceux qui sont très libéraux. Ce système d'appréciation vise à atteindre quatre objectifs, à savoir:

- conversion facile en un indice de restrictivité allant de 0 à 1 à des fins de régression;
- intégration éventuelle de caractéristiques additionnelles codées par l'OACI qui n'ont pas été retenues dans le QUASAR et que les Membres souhaiteraient voir inclure (par exemple les routes, les possibilités commerciales de vente et de commercialisation ou les services d'escale, l'accès aux équipements et infrastructures ou leur utilisation, etc.);
- possibilité de codage des nouvelles caractéristiques susceptibles d'apparaître à l'avenir comme celles que l'on observe sur les marchés communs de l'aviation "plus que ciel ouvert"; et
- attribution future de points aux services de fret et de transport non réguliers, si des données comparables à celles qui existent pour le trafic régulier de passagers deviennent disponibles pour ces deux secteurs.

25. Le tableau A1 indique le nombre de points attribués à chaque caractéristique dans chacun des systèmes de pondération: standard, 5⁺, OWN⁺ et DES⁺. Les définitions des caractéristiques de l'accès aux marchés, suivant les notes explicatives de la WASA, figurent dans les notes méthodologiques de la partie D. Des définitions tirées du Manuel de réglementation (2004) de l'OACI sont également reproduites dans la compilation et font l'objet des renvois de la deuxième colonne du tableau A1.

26. La base de données QUASAR ne contient pas les détails du codage de l'OACI par suite de difficultés liées au droit d'auteur. Un Membre pourrait néanmoins recalculer son ALI en achetant la base de données WASA¹⁵ et en extrayant et manipulant les données pertinentes. Le Secrétariat se tient disposé à aider les Membres qui le souhaiteraient à cet égard.

¹⁵ La base de données WASA peut être commandée à l'adresse suivante:
<http://icaodsu.openface.ca/documentItemView.ch2?ID=9515>.

Tableau A1
Systèmes de pondération de l'indice de libéralisation aérienne

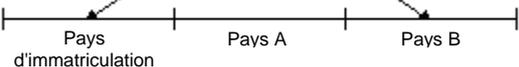
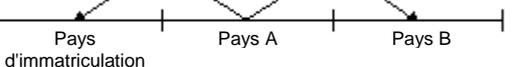
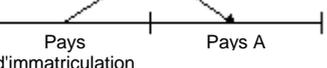
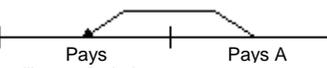
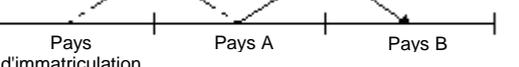
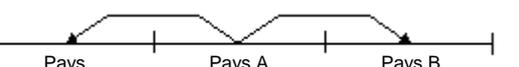
Élément	Références	Indice de libéralisation aérienne			
		Standard	5+	OWN+	DES+
DROITS ACCORDÉS					
Cinquième liberté	Compilation, page 219, paragraphe 28	6	12	5	5,5
Septième liberté	Compilation, page 222, paragraphe 40	6	5	5	5,5
Cabotage	Compilation, page 223, paragraphes 44 à 48	6	5	5	5,5
CAPACITÉ	Compilation, page 247, paragraphes 107 et 108 et pages 232 et 233, Tableau A2				
Détermination préalable		0	0	0	0
"Autres dispositions restrictives" ¹⁶		2	1,5	1,5	1,5
Bermudes I		4	3,5	3,5	3,5
"Autres dispositions libérales" ¹		6	5	5	5,5
Libre détermination		8	7	7	7,5
CLAUSES TARIFAIRES	Compilation, pages 228 à 231, Tableau A2				
Double approbation		0	0	0	0
Pays d'origine		3	2,5	2,5	2,5
Double désapprobation		6	5	5	5,5
Zones tarifaires		8	7	7	7,5
Libre tarification		8	7	7	7,5
REFUS	Compilation, page 237, paragraphe 66				
Propriété substantielle et contrôle effectif	Compilation, pages 237 et 238, paragraphes 66 et 68	0	0	0	0
Communauté d'intérêts	Compilation, page 239, paragraphe 78	4	3,5	7	3,5
Principal établissement	Compilation, page 239, paragraphe 77	8	7	14	7,5
DÉSIGNATION	Compilation, page 237, paragraphe 65				
Désignation simple		0	0	0	0
Désignation multiple		4	3,5	3,5	7,5
STATISTIQUES	Compilation, page 231, Tableau A2				
Échange de statistiques		0	0	0	0
Pas d'échange de statistiques		1	1	1	1
ARRANGEMENTS DE COOPÉRATION	Compilation, pages 256 et 257, paragraphes 16 à 20				
Non autorisé		0	0	0	0
Autorisé		3	2,5	2,5	2,5
TOTAL		50	50	50	50

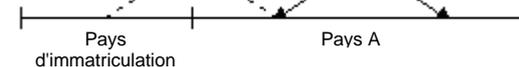
Source: Secrétariat de l'OMC.

¹⁶ Voir les notes méthodologiques de la partie D.

27. Pour les lecteurs qui ne seraient pas familiers avec le concept de libertés de l'air et la portée précise des différents éléments, le tableau A2 rappelle les définitions des neuf libertés et indique la mesure dans laquelle elles ont été prises en compte dans l'analyse.

Tableau A2
Définitions des libertés de l'air et prise en compte de ces libertés
dans l'indice de libéralisation aérienne

Définitions des libertés de l'air	Prise en compte dans l'ALI
 <p>PREMIÈRE LIBERTÉ Droit de survoler le territoire d'un pays tiers</p>	<p>La première et la deuxième libertés sont réglementées soit par un instrument multilatéral, l'ATSAT de l'OACI (voir la compilation, pages 208 à 217, paragraphes 1 à 16), soit par des régimes unilatéraux.</p>
 <p>DEUXIÈME LIBERTÉ Droit d'atterrir pour des raisons techniques</p>	<p>Elles ne sont pas codées par la WASA et ne sont donc pas traitées dans le cadre du QUASAR.</p>
 <p>TROISIÈME LIBERTÉ Droit de transporter des passagers et du fret du pays d'immatriculation à un autre pays</p>	<p>Aucun point n'est attribué à ces libertés en tant que telles parce qu'elles constituent l'objet principal de l'ASA bilatéral.</p>
 <p>QUATRIÈME LIBERTÉ Droit de transporter des passagers et du fret d'un pays tiers vers le pays d'immatriculation</p>	<p>Le QUASAR fait ressortir les divers éléments concernant la capacité, les tarifs, la désignation, le refus/la propriété, les statistiques et les arrangements de coopération, qui s'appliquent surtout aux troisième et quatrième libertés et seulement marginalement, d'un point de vue statistique, aux cinquième et septième libertés.</p>
 <p>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.</p>	<p>Prise en considération en tant qu'élément indépendant.</p> <p>Il s'est révélé impossible d'isoler statistiquement le trafic relevant de la cinquième liberté en tant que tel. De ce fait, les chiffres fournis dans le QUASAR correspondent à des accords octroyant des droits de cinquième liberté et non au trafic relevant de la cinquième liberté.</p>
 <p>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.</p>	<p>Bien que certains accords bilatéraux traitent explicitement de la sixième liberté, ils n'ont pas de réel impact sur ce type de trafic de "pont terrestre" qui est réglementé par la combinaison d'un droit de quatrième liberté au titre d'un premier accord bilatéral (de A à B) et d'un droit de troisième liberté au titre d'un deuxième accord bilatéral (de B à C). La sixième liberté n'est donc pas prise en considération dans le QUASAR.</p>

Définitions des libertés de l'air	Prise en compte dans l'ALI
 <p>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.</p>	<p>Prise en considération en tant qu'élément indépendant.</p> <p>Il s'est révélé impossible d'isoler statistiquement le trafic relevant de la septième liberté en tant que tel. De ce fait, les chiffres figurant dans le QUASAR correspondent à des accords octroyant des droits de septième liberté et non au trafic relevant de la septième liberté.</p>
 <p>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 ce dernier soit le point de départ ou la destination ultime du vol.</p>	<p>Les clauses accordant des droits de trafic de huitième et neuvième libertés sont relativement rares dans les accords bilatéraux¹⁷, bien que, par exemple, la version bilatérale du Modèle d'accord sur les services aériens de l'OACI¹⁸ leur réserve une disposition spéciale¹⁹ en prévision de leur diffusion future et même si elles figurent dans plusieurs accords plurilatéraux dont certains sont effectivement mis en œuvre. Elles peuvent aussi être accordées à titre exceptionnel à des opérateurs étrangers par le biais des réglementations nationales sur le régime de propriété.</p>
 <p>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.</p>	

Source: Manuel de réglementation de l'OACI (2004) et Secrétariat de l'OMC.

¹⁷ On les trouve dans les ASA suivants: Chine-Albanie (OACI n° 0109, 28 mars 1972), Nouvelle-Zélande-Brunéi Darussalam (OACI n° 4265, 4 mars 1999) et Nouvelle-Zélande-Australie (non enregistré dans la WASA mais mentionné dans la compilation, page 223, paragraphes 47 et 49).

¹⁸ L'OACI a produit deux modèles d'accords sur les services aériens (TASA), l'un pour les situations bilatérales et l'autre pour les situations régionales ou plurilatérales. Sauf indication contraire, toutes les références au TASA dans le présent document concernent la version bilatérale.

¹⁹ Voir le modèle d'accord bilatéral sur les services aériens de l'OACI (pièce jointe A), page A-106, Annexe I, Tableau de routes, option "Libéralisation intégrale", qui se lit comme suit:

"A. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie A: points vers et du territoire de la Partie B et à l'intérieur de ce territoire.
B. Routes exploitées par la (les) compagnie(s) désignée(s) de la Partie B: points vers et du territoire de la Partie A et à l'intérieur de ce territoire."

2. Types d'accords bilatéraux

28. L'étape suivante a consisté pour le Secrétariat à tenter d'identifier un nombre limité de types "standard" d'ASA. Bien qu'on dise souvent qu'il existe une diversité infinie d'accords, on s'aperçoit en y regardant de plus près que certains schémas récurrents se dégagent des caractéristiques de l'accès aux marchés.

29. Le QUASAR a permis l'identification de sept types d'accords qui couvrent 1 424 ASA et plus de 70 pour cent du trafic. Hypothétiquement, ces 1 424 accords pourraient donc être remplacés par sept accords plurilatéraux, du moins pour ce qui est des dispositions essentielles (c'est-à-dire la capacité, la tarification, le refus/la propriété, les cinquième et septième libertés, le cabotage et la désignation multiple). L'analyse par types ainsi que l'analyse des accords plurilatéraux contiennent plus de détails à cet égard. Les types retenus par le Secrétariat sont illustrés au tableau A3.

Tableau A3
Types d'accords bilatéraux sur les services aériens du QUASAR

Type	Libertés	Désignation	Refus/propriété	Tarifs	Capacité	Nombre d'ASA	Trafic couvert
A	3 ^{ème} et 4 ^{ème}	Désignation simple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Détermination préalable	221 (11,2%)	18,4 millions (5,3%)
B	3 ^{ème} et 4 ^{ème}	Désignation multiple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Détermination préalable	182 (9,2%)	19,7 millions (5,6%)
C	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème}	Désignation simple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Détermination préalable	432 (21,9%)	30,2 millions (8,7%)
D	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème}	Désignation simple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Bermudes I	99 (5,0%)	10,4 millions (3,0%)
E	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème}	Désignation multiple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Détermination préalable	267 (13,6%)	43 millions (12,3%)
F	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème}	Désignation multiple	Propriété substantielle et contrôle effectif	Double approbation	Bermudes I	154 (7,8%)	71,1 millions (20,4%)
G	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème}	Désignation multiple	Propriété substantielle et contrôle effectif <i>ou</i> communauté d'intérêts <i>ou</i> principal établissement	Libre tarification <i>ou</i> Double désapprobation	Libre détermination	69 (3,5%)	58 millions (16,6%)
i Codage incomplet de l'OACI	<i>Dans l'un des cas suivants:</i>		"sans objet"	"sans objet"	"autres"	302 (15,3%)	56 millions (16,0%)
o Toutes les autres combinaisons						244 (12,4%)	41,8 millions (12%)

Source: Secrétariat de l'OMC.

3. Pondération des indices de libéralisation aérienne par trafic

30. Les ALI ont été combinés avec des statistiques de l'IATA sur le trafic de manière à obtenir un indice de libéralisation aérienne pondéré (WALI) par État contractant de l'OACI, région, paire de régions, type, niveau de trafic, etc. Les WALI se fondent sur une formule classique de moyenne pondérée. Par exemple, pour l'État contractant A, qui a trois accords bilatéraux avec B, C et D:

$$\text{WALI A} = \frac{(T_{A-B} \times \text{ALI}_{\text{ASA (A-B)}}) + (T_{A-C} \times \text{ALI}_{\text{ASA (A-C)}}) + (T_{A-D} \times \text{ALI}_{\text{ASA (A-D)}})}{T_{A-B} + T_{A-C} + T_{A-D}}$$

Note: T = trafic couvert par l'ASA en question.

31. Les statistiques relatives au trafic de passagers régulier par paire de pays que l'IATA nous a gracieusement communiquées constituent de loin la série de données la plus complète qui existe. Elles ne pâtiennent pas en particulier des difficultés de notification et des problèmes de confidentialité que connaît la série statistique OFOD de l'OACI.²⁰

32. Ces statistiques de l'IATA par paire de pays couvrent tout le trafic entre paires de pays, y compris le trafic indirect (par exemple États-Unis-Burkina Faso via la France) et ne correspondent de ce fait pas toujours exactement à la portée d'un accord bilatéral donné. Mais cette limitation n'est en fait surtout pertinente qu'en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles le trafic est faible et n'est pas direct et qui n'ont donc qu'une incidence statistique marginale. En tout état de cause, il ne semble pas y avoir de statistiques complètes correspondant exactement à la portée des accords bilatéraux à un prix abordable, que ce soit auprès de l'OACI, de l'IATA ou dans l'Official Airline Guide (OAG).²¹ Les renseignements concernant la capacité des vendeurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) de fournir des données similaires par le biais de leurs bandes de données d'information sur les marchés (MIDT) sont contradictoires, mais les prix des renseignements MIDT sont plus élevés encore.

33. Enfin, compte tenu de leur valeur commerciale et des exigences de confidentialité, les statistiques de l'IATA ont été regroupées par tranche de 500 000 passagers pour chaque accord bilatéral. Cependant, l'IATA a permis au Secrétariat de l'OMC de donner les sommes exactes lorsque cela s'est révélé nécessaire. Si les Membres souhaitent obtenir contre paiement des statistiques plus détaillées, ils peuvent s'adresser directement à l'IATA.²²

4. Comparaison des réseaux "gouvernementaux" avec les réseaux des compagnies aériennes

34. Le Secrétariat a tenté de comparer le réseau "gouvernemental" d'ASA bilatéraux tel qu'il ressort de la base de données WASA de l'OACI avec le réseau effectivement exploité par les compagnies aériennes couvert par les statistiques de l'IATA sur le kilométrage.

35. Cette comparaison a permis d'identifier:

²⁰ Pour une explication détaillée des difficultés statistiques rencontrées et des choix statistiques effectués, voir les notes méthodologiques de la partie D.

²¹ Des statistiques sur les services directs exprimés en passagers kilomètres (IATA) et des statistiques sur les services directs mesurant la capacité (OAG) existent bien mais le prix à payer pour y avoir accès est respectivement de 39 000 dollars EU et de 20 000 livres sterling.

²² Les services de renseignements commerciaux de l'IATA peuvent être contactés à l'adresse bis@iata.org.

- les droits inutilisés (du moins pour la saison d'été 2006 de l'IATA), c'est-à-dire des ASA conclus entre deux parties qui n'ont pas de service de transport aérien direct correspondant (c'est-à-dire un service assuré sous le même numéro de vol)²³;
- les "services orphelins", c'est-à-dire les services de transport aérien directs existants pour lesquels aucun accord bilatéral correspondant n'est enregistré dans la WASA. Cette absence de correspondance peut être due à des causes différentes: dans de rares cas, l'absence d'accord bilatéral (par exemple entre la France et la Suisse avant l'accord CE-Suisse); le remplacement d'un accord bilatéral par un accord plurilatéral (facteur imparfaitement pris en compte par la WASA où par exemple restent enregistrés des accords intracommunautaires); ou, dans la plupart des cas, le non-enregistrement de l'accord en question auprès de l'OACI.

5. Application de la méthodologie QUASAR aux accords plurilatéraux sur les services aériens

36. Depuis les années 80, on assiste à une prolifération d'accords plurilatéraux s'articulant avec les ASA bilatéraux préexistants d'une manière qui n'est pas toujours claire. Néanmoins, les ASA plurilatéraux se prêtent à la quantification du trafic et à l'évaluation de l'ouverture par l'application, *mutatis mutandis*, de la même méthodologie que celle qui est utilisée pour les accords bilatéraux.

37. Pour être cohérent avec l'approche suivie pour les accords bilatéraux, pour lesquels la sélection de l'OACI a été utilisée comme base, le Secrétariat de l'OMC a décidé d'utiliser une liste récemment établie par l'OACI pour le Colloque mondial sur la libéralisation des transports aériens tenu à Dubaï en septembre 2006.²⁴ Cette liste comporte deux parties.

38. La première partie se compose de 14 accords regroupés sans qu'il y ait un critère commun précis.²⁵

- le Marché aérien unique des CE (1987)²⁶;
- la Décision sur l'intégration du transport aérien dans le Pacte andin (Pacte andin; 1991);
- l'Accord multilatéral sur les services aériens dans la Communauté des Caraïbes (Accord multilatéral CARICOM; 1996);
- l'Accord de Fortaleza (1996);
- l'Accord entre le Cambodge, le Laos, le Myanmar et le Viet Nam (CLMV) (1998; suivi par des accords multilatéraux formels en 2003);

²³ Un droit inutilisé lors d'une saison donnée ne signifie pas nécessairement que l'ASA ne sert à rien dans la mesure où les compagnies aériennes augmentent, diminuent et redéplient constamment la capacité en fonction de la situation économique générale et de la croissance ou de la contraction de tel ou tel marché. Un droit inutilisé au cours des cinq à dix dernières années serait un indicateur plus significatif mais il faudrait pour l'identifier avoir pleinement accès à des séries de données très coûteuses.

²⁴ Voir "Regulatory and Industry Overview", document d'information présenté par le Secrétariat de l'OACI à l'occasion du Colloque mondial sur la libéralisation du transport aérien, 15 août 2006, paragraphes 2.3 à 2.10, disponible à l'adresse www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/index.html.

²⁵ La date de conclusion est indiquée entre parenthèses.

²⁶ Le Marché aérien unique des CE n'a pas été inclus dans l'analyse des accords plurilatéraux car il a été considéré dans tout le document comme couvrant le trafic intérieur. Il est décrit de manière approfondie dans la documentation établie pour le premier examen (voir la compilation, pages 200 et 201 et 236).

- le Programme intra-arabe sur la liberté de l'air de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC; 1999)²⁷;
- l'Accord sur le transport aérien de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (CEMAC; 1999);
- le Programme de libéralisation du transport aérien du Marché commun de l'Afrique australe et orientale (COMESA; 1999);
- la Décision ministérielle II de Yamoussoukro (1999);
- le Triangle de croissance Indonésie, Malaisie, Thaïlande (IMT) (1999);
- la Zone de croissance de la région de l'ANASE – Brunéi, Indonésie, Malaisie, Philippines (BIMP/EAGA; 1999);
- l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT; 2001); et
- l'Accord entre le Brunéi, Singapour et la Thaïlande (BST) (2004).

39. La deuxième partie se compose d'"arrangements en cours de signature ou de ratification" et comporte:

- l'Accord sur les services aériens des îles du Pacifique (PIASA; 2003);
- le Programme commun sur le transport aérien de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA; 2002);
- le Protocole d'intégration sectorielle pour le transport aérien (feuille de route de l'ANASE; 2005) de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE);
- l'Accord de transport aérien en vue d'un espace aérien commun de l'Association des États des Caraïbes (AEC; 2004);
- l'Espace aérien ouvert (OAA)²⁸ entre les CE et les États-Unis (depuis décembre 2005);
- l'Accord euroméditerranéen entre les CE et le Maroc (Accord euroméditerranéen sur le transport aérien entre l'UE et le Maroc; 2005); et
- l'Espace européen aérien commun (EEAC) entre la CE, la Norvège, l'Islande et plusieurs États des Balkans (lancé en décembre 2005, ouvert à la signature à compter de juin 2006).

40. Les membres de ces divers accords sont indiqués au tableau A4. La frontière entre les deux groupes répertoriés n'est pas très claire étant donné les incertitudes entourant l'état de la ratification des différents accords.

41. Le présent document n'abordera que l'incidence sur le trafic des accords plurilatéraux. La mesure de leur degré d'ouverture soulève des questions relativement complexes et fera l'objet d'un deuxième document.

²⁷ Il convient de noter que, aux fins du présent document, le Secrétariat a tenu compte d'un accord plus récent conclu sous l'égide de la CAAC en décembre 2004 et intitulé "Accord sur la libéralisation du transport aérien entre États arabes".

²⁸ L'Espace aérien ouvert est l'expression utilisée par l'OACI (voir note de bas de page 24) et par les Communautés européennes (voir http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/us_en.htm). Elle n'est pas utilisée par les États-Unis qui dans un cadre formel se réfèrent à l'Accord en parlant par exemple de "première phase du projet d'accord sur le transport aérien États-Unis – UE". L'expression "accord sur le transport aérien États-Unis – UE" semble acceptable pour les deux parties et sera donc utilisée dans la suite du présent document.

Tableau A4
Parties à des accords plurilatéraux sur les services aériens, 2005

ASA plurilatéraux	Parties
Décisions 297, 320, 360 du Pacte andin, telles que consolidées par la décision 582 ("Pacte andin"), 1991	Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou
Accord multilatéral sur les services aériens dans la Communauté des Caraïbes (Accord multilatéral CARICOM; 1996)	Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyana, Jamaïque, Montserrat, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Trinité-et-Tobago
Accord de FORTALEZA, 1996	Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Paraguay, Uruguay
Accord de BANJUL, 2004	Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Nigéria, Sierra Leone
Accord entre le Cambodge, le Laos, le Myanmar et le Viet Nam (CLMV), 1998-2003	Cambodge, Myanmar, République démocratique populaire lao, Viet Nam
Accord sur la libéralisation du transport aérien entre États arabes (CAAC), 1999-2004	Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Qatar, Somalie, Soudan, Syrie, Tunisie
Accords sur le transport aérien entre membres de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (CEMAC), 1999	Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad
Programme de libéralisation du transport aérien du Marché commun de l'Afrique australe et orientale (COMESA), 1999	Angola, Burundi, Comores, Congo, République démocratique du, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Zambie, Zimbabwe
Décision ministérielle de Yamoussoukro II, 1999	Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, République démocratique du, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe
Mémorandum d'accord entre les gouvernements de l'Indonésie, de la Malaisie, de la Thaïlande (IMT) sur l'expansion des liaisons aériennes, 1995	Indonésie, Malaisie, Thaïlande
Zone de croissance de la région de l'ANASE – Brunéi, Indonésie, Malaisie, Philippines (BIMP/EAGA), 1999	Brunéi, Indonésie, Malaisie, Philippines
Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), 2001	Brunéi, Chili, États-Unis, Îles Cook, Nouvelle-Zélande, Pérou, Samoa, Singapour, Tonga
Accord multilatéral sur la libéralisation des services de transport de passagers entre Brunéi, Singapour et la Thaïlande (BST), 2004	Brunéi, Singapour, Thaïlande
<i>Programme commun sur le transport aérien de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), 2002</i>	<i>Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo</i>

ASA plurilatéraux	Parties
<i>Accord sur les services aériens des îles du Pacifique (PIASA), 2003</i>	<i>États fédérés de Micronésie, Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Kiribati, Nauru, Niue, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu</i>
<i>Accord sur le transport aérien entre États membres et Membres associés de l'Association des États de la Caraïbe (AEC), 2004</i>	<i>Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Colombie, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, Grenade, Guatemala, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname, Trinité-et-Tobago, Venezuela</i>
<i>Protocole d'intégration sectorielle de l'ANASE pour le transport aérien (feuille de route de l'ANASE), 2005</i>	<i>Brunéi, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Viet Nam</i>
<i>Accord sur le transport aérien États-Unis - UE, 2005</i>	<i>CE et États-Unis</i>
<i>Accord euroméditerranéen UE - Maroc sur le transport aérien, 2005</i>	<i>CE et Maroc</i>
<i>Espace européen aérien commun (EEAC), 2005</i>	<i>Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, CE, Croatie, E. R. Y. de Macédoine, Islande, Mission des Nations Unies au Kosovo, Norvège, Roumanie, Serbie-et-Monténégro</i>

Note: Les accords qui sont encore au stade de la signature/ratification sont indiqués en italiques.

Source: Compilé par le Secrétariat de l'OMC sur la base de données réglementaires de l'OACI.