

PARTIE B

RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

42. La présente partie décrit les résultats préliminaires qui se dégagent de l'application de la méthodologie QUASAR. Elle se divise en deux sections: premièrement, un exposé des principales conclusions que l'on peut tirer d'une analyse mondiale; deuxièmement, une présentation des résultats régionaux selon la fourchette de l'indice ALI, le type d'ASA, la géographie du trafic et les différentes caractéristiques d'accès aux marchés.

43. Les principales conclusions de l'analyse mondiale sont récapitulées dans l'encadré B1.

Encadré B1
Principales conclusions

- Le trafic est fortement concentré: 100 ASA faisant intervenir 50 parties couvrent les deux tiers de l'ensemble du trafic couvert par la WASA.
- Les accords plurilatéraux pourraient, en théorie, avoir un effet de libéralisation décisif sur un quart du trafic.
- Les ASA bilatéraux à trafic élevé ne sont que légèrement plus libéraux que les autres.
- Des modalités restrictives telles que la double approbation des tarifs et la propriété substantielle et le contrôle effectif sont encore très répandues dans les ASA, au moins sur le papier.
- Les accords bilatéraux présentent un fort degré de similitude: seulement sept types d'accords couvrent 72 pour cent du trafic.
- Une analyse par type fait apparaître une réalité plus libérale: un passager sur six voyage à des conditions libérales et un passager sur trois à des conditions libérales ou semi-libérales.
- Les principales dispositions sur l'accès aux marchés de 1 424 accords pourraient être remplacées par sept séries de dispositions tirées des modèles d'accords sur les services aériens de l'OACI.

A. ANALYSE AU NIVEAU MONDIAL

1. Concentration du trafic

a) Résultats

44. Une analyse du trafic couvert par les ASA bilatéraux révèle ce qui suit:

- les accords couvrant plus de 1 million de passagers (67 accords), soit 3,4 pour cent de tous les accords répertoriés dans la WASA, font intervenir 39 parties²⁹ et représentent 55,7 pour cent du trafic couvert par la WASA;

²⁹ Afrique du Sud; Allemagne; Argentine; Australie; Brésil; Canada; Chine; Colombie; Costa Rica; El Salvador; Émirats arabes unis; Espagne; États-Unis; Fédération de Russie; France; Hong Kong, Chine; Inde; Indonésie; Irlande; Israël; Italie; Jamaïque; Japon; Malaisie; Maroc; Mexique; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pays-Bas; Philippines; République bolivarienne du Venezuela; République de Corée; République dominicaine; Royaume-Uni; Singapour; Suisse; Thaïlande; Tunisie et Turquie.

- les 100 premiers accords selon le trafic, soit 5,1 pour cent de tous les accords répertoriés dans la WASA (faisant intervenir 50 parties)³⁰, représentent 63,5 pour cent du trafic; et
- les 200 premiers accords selon le trafic, c'est-à-dire 10,1 pour cent de tous les accords répertoriés dans la WASA (faisant intervenir 76 parties)³¹, représentent 77,4 pour cent du trafic.

45. Le tableau B1 indique les 67 accords couvrant plus de 1 million de passagers et les 100 accords qui correspondent au trafic le plus élevé. Les parties aux 67 premiers accords figurent en caractères gras, celles qui adhèrent seulement aux 31 accords suivants apparaissent en caractères normaux. Les parties sont indiquées par ordre alphabétique, de sorte que chaque accord est cité deux fois, d'abord pour la partie A, puis pour la partie B. Pour plus d'éléments sur les accords en question (indice ALI, distance, étendue du trafic, etc., par exemple), on se reportera soit aux profils des États contractants des parties concernées (partie C du présent document), soit au tableau de l'annexe D-I indiquant les principales caractéristiques des accords bilatéraux sur les services aériens pris en compte dans le QUASAR. Le tableau B1 indique en outre les relations de trafic bilatérales de volume comparable qui n'apparaissent pas dans la WASA.

³⁰ Les onze parties additionnelles sont les suivantes: Antilles néerlandaises, Arabie saoudite, Aruba, Autriche, Belgique, Danemark, Équateur, Guatemala, Pakistan, Pérou et Suède.

³¹ Les 27 parties additionnelles, par rapport aux 100 premiers ASA, sont les suivantes: Barbade, Cambodge, Chili, Égypte, Fidji, Finlande, Honduras, Kenya, Koweït, Liban, Maurice, Myanmar, Népal, Nicaragua, Oman, Ouzbékistan, Panama, Portugal, République arabe syrienne, Roumanie, Sénégal, Serbie-et-Monténégro, Sri Lanka, Trinité-et-Tobago, Ukraine, Uruguay et Viet Nam.

Tableau B1
Parties aux 67 premiers accords de la WASA du point de vue du nombre de passagers
(plus de 1 million de passagers) et aux 100 premiers accords de la WASA du
point de vue du trafic, et relations de trafic d'importance comparable
qui n'apparaissent pas dans la WASA

PARTIE A	INDICE ALI PONDÉRÉ	NOMBRE D'ASA	ACCORDS RÉPERTORIÉS DANS LA WASA	RELATIONS DE TRAFIC N' APPARAISSANT PAS DANS LA WASA
			PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC, INDICE ALI)	PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC)
Afrique du Sud	9,9	52	Royaume-Uni (1-1,5 m pax, ALI 14)	-
Allemagne	16,4	80	Canada (0,715-1 m pax, ALI 14), Chine (0,715-1 m pax, ALI 11), États-Unis (7-7,5 m pax, ALI 42), Fédération de Russie (2-2,5 m pax, ALI 1), Japon (0,715-1 m pax, ALI 10), Norvège (0,715-1 m pax, ALI 7), Suisse (2,5-3 m pax, ALI 6), Thaïlande (0,715-1 m pax, ALI 10), Turquie (3,5-4 m pax, ALI 12)	-
Antilles néerlandaises	34	1	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 34)	-
Arabie saoudite	9,3	19	Émirats arabes unis (0,715-1 m pax, ALI 10)	Inde (1,5-2 m pax); Égypte (1,5-2 m pax); Pakistan (1-1,5 m pax)
Argentine	8,8	19	Brésil (1,5-2 m pax, ALI 10), Espagne (0,715-1 m pax, ALI 11), États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 5)	Chili (1-1,5 m pax)
Aruba	34	1	États-Unis (0,715-1 m pax ALI 34)	-
Australie	9	42	Chine (0,715-1 m pax, ALI 0), États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 8), Hong Kong, Chine (1-1,5 m pax, ALI 12), Indonésie (0,715-1 m pax, ALI 6), Japon (1-1,5 m pax, ALI 8), Malaisie (0,715-1 m pax, ALI 6), Nouvelle-Zélande (3,5-4 m pax, ALI 10), Royaume-Uni (1-1,5 m pax, ALI 14), Singapour (1,5-2 m pax, ALI 6), Thaïlande (0,715-1 m pax, ALI 10)	-
Autriche	10,6	61	Suisse (0,715-1 m pax, ALI 14)	-
Belgique	12,6	64	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 25)	-
Brésil	8,8	36	Argentine (1,5-2 m pax, ALI 10), États-Unis (2-2,5 m pax, ALI 15)	-
Canada	20,2	45	Allemagne (0,715-1 m pax, ALI 14), Chine (0,715-1 m pax, ALI 6), États-Unis (18-18,5 m pax, ALI 27), France (1-1,5 m pax, ALI 10), Mexique (0,715-1 m pax, ALI 4), Royaume-Uni (2-2,5 m pax, ALI 12)	-
Chine	5,5	73	Allemagne (0,715-1 m pax, ALI 11), Australie (0,715-1 m pax, ALI 0), États-Unis (2-2,5 m pax, ALI 14), France (0,715-1 m pax, ALI 6), Malaisie (1-1,5 m pax, ALI 0), République de Corée (5,5-6 m pax, ALI 4), Singapour (2-2,5 m pax, ALI 11), Thaïlande (1,5-2 m pax, ALI 0),	Japon (6-6,5 m pax); Hong Kong, Chine (6,5-7 m pax)
Colombie	11,8	11	États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 15)	-
Costa Rica	22	12	États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 28)	-
Danemark	15,3	44	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 28)	Norvège (1-1,5 m pax)

PARTIE A	INDICE ALI PONDÉRÉ	NOMBRE D'ASA	ACCORDS RÉPERTORIÉS DANS LA WASA	RELATIONS DE TRAFIC N'APPARAISSANT PAS DANS LA WASA
			PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC, INDICE ALI)	PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC)
El Salvador	33,7	2	États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 34)	-
Émirats arabes unis	11,3	20	Arabie saoudite (0,715-1 m pax, ALI 10), Royaume-Uni (1,5-2 m pax, ALI 14)	Inde (3-3,5 m pax); Iran (1-1,5 m pax); Pakistan (1,5-2 m pax); Bahreïn (0,715-1 m pax); Égypte (0,715-1 m pax)
Équateur	12,5	12	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 15)	-
Espagne	8,3	61	Argentine (0,715-1 m pax, ALI 11), États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 18), Suisse (1,5-2 m pax, ALI 5)	-
États-Unis	22,6	98	Allemagne (7-7,5 m pax, ALI 42), Antilles néerlandaises (0,715-1 m pax, ALI 34), Argentine (0,715-1 m pax, ALI 5), Aruba (0,5-1 m pax, ALI 34), Australie (1,5-2 m pax, ALI 8), Belgique (0,715-1 m pax, ALI 25), Brésil (2-2,5 m pax, ALI 15), Canada (18-18,5 m pax, ALI 27), Chine (2-2,5 m pax, ALI 14), Colombie (1-1,5 m pax, ALI 15), Costa Rica (1,5-2 m pax, ALI 28), Danemark (0,715-1 m pax, ALI 28), El Salvador (1-1,5 m pax, ALI 34), Équateur (0,715-1 m pax, ALI 15), Espagne (1,5-2 m pax, ALI 18), Guatemala (0,715-1 m pax, ALI 34), Hong Kong, Chine (1,5-2 m pax, ALI 17), Inde (1,5-2 m pax, ALI 12), Irlande (1,5-2 m pax, ALI 14), Israël (1-1,5 m pax, ALI 25), Italie (3-3,5 m pax, ALI 28), Jamaïque (2-2,5 m pax, ALI 28), Japon (11-11,5 m pax, ALI 18), Mexique (15,5-16 m pax, ALI 17), Pays-Bas (2,5-3 m pax, ALI 25), Pérou (0,715-1 m pax, ALI 34), Philippines (1-1,5 m pax, ALI 29), République bolivarienne du Venezuela (1-1,5 m pax, ALI 10), République de Corée (3-3,5 m pax, ALI 28), République dominicaine (3-3,5 m pax, ALI 34), Royaume-Uni (14,5-15 m pax, ALI 13), Suède (0,715-1 m pax, ALI 7), Suisse (1-1,5 m pax, ALI 28)	France (4,5-5 m pax), Bahamas (3,5-4 m pax), Taipei chinois (2-2,5 m pax)
Fédération de Russie	4,2	94	Allemagne (2-2,5 m pax, ALI 1), France (0,715-1 m pax, ALI 0)	Ukraine (0,715-1 m pax)
France	9,4	60	Canada (1-1,5 m pax, ALI 10), Chine (0,715-1 m pax, ALI 6), Fédération de Russie (0,715-1 m pax, ALI 0), Japon (0,715-1 m pax, ALI 15), Maroc (2-2,5 m pax, ALI 11), Suisse (1-1,5 m pax, ALI 7), Tunisie (1-1,5 m pax, ALI 13)	États-Unis (4,5-5 m pax); Algérie (2,5-3 m pax)
Guatemala	31,7	7	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 34)	-
Hong Kong, Chine	13,5	50	Australie (1-1,5 m pax, ALI 12), États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 17), Japon (2,5-3 m pax, ALI 18), Malaisie (0,715-1 m pax, ALI 12), Philippines (1-1,5 m pax, ALI 12), République de Corée (1-1,5 m pax, ALI 12), Royaume-Uni (1-1,5 m pax, ALI 16), Singapour (1,5-2 m pax, ALI 12), Thaïlande (2,5-3 m pax, ALI 12),	Chine (6,5-7 m pax); Taipei chinois ³² (5-5,5 m pax)

³² Le Taipei chinois n'étant pas un État contractant de l'OACI, il n'apparaît pas dans la WASA.

PARTIE A	INDICE ALI PONDÉRÉ	NOMBRE D'ASA	ACCORDS RÉPERTORIÉS DANS LA WASA	RELATIONS DE TRAFFIC N'APPARAISSANT PAS DANS LA WASA
			PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC, INDICE ALI)	PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFFIC)
Inde	7,9	73	États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 12), Malaisie (0,715-1 m pax, ALI 6), Royaume-Uni (1,5-2 m pax, ALI 10), Singapour (1-1,5 m pax, ALI 10),	Émirats arabes unis (3-3,5 m pax); Arabie saoudite (1,5-2 m pax); Thaïlande (0,715-1 m pax)
Indonésie	12,9	25	Australie (0,715-1 m pax, ALI 6), Japon (0,715-1 m pax, ALI 10), Malaisie (2-2,5 m pax, ALI 14), Singapour (3-3,5 m pax, ALI 16)	-
Irlande	13,3	10	États-Unis (1,5-2 m pax, ALI 14)	-
Israël	11,9	32	États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 25)	-
Italie	13	34	États-Unis (3-3,5 m pax, ALI 28), Suisse (0,715-1 m pax, ALI 4),	-
Jamaïque	24,7	19	États-Unis (2-2,5 m pax, ALI 28)	-
Japon	14,8	51	Allemagne (0,715-1 m pax, ALI 10), Australie (1-1,5 m pax, ALI 8), États-Unis (11-11,5 m pax, ALI 18), France (0,715-1 m pax, ALI 15), Hong Kong, Chine (2,5-3 m pax, ALI 18), Indonésie (0,715-1 m pax, ALI 10), Philippines (1-1,5 m pax, ALI 14), République de Corée (6,5-7 m pax, ALI 14), Royaume-Uni (0,715-1 m pax, ALI 14), Singapour (1-1,5 m pax, ALI 14), Thaïlande (2-2,5 m pax, ALI 15),	Chine (6-6,5 m pax); Taipei chinois (2,5-3 m pax)
Malaisie	10,7	39	Australie (0,715-1 m pax, ALI 6), Chine (1-1,5 m pax, ALI 0), Hong Kong, Chine (0,715-1 m pax, ALI 12), Inde (0,715-1 m pax, ALI 6), Indonésie (2-2,5 m pax, ALI 14), Singapour (1,5-2 m pax, ALI 14), Thaïlande (1-1,5 m pax, ALI 11)	-
Maroc	10,5	51	France (2-2,5 m pax, ALI 11)	-
Mexique	14,6	32	Canada (0,715-1 m pax, ALI 4), États-Unis (15,5-16 m pax, ALI 17)	-
Norvège	9,4	53	Allemagne (0,715-1 m pax, ALI 7), Royaume-Uni (1,5-2 m pax, ALI 4)	Danemark (1-1,5 m pax); Suède (0,715-1 m pax)
Nouvelle-Zélande	13,4	34	Australie (3,5-4 m pax, ALI 10)	-
Pakistan	9,6	53	Royaume-Uni (0,715-1 m pax, ALI 14)	Émirats arabes unis (1,5-2 m pax); Arabie saoudite (1-1,5 m pax)
Pays-Bas	14,8	83	États-Unis (2,5-3 m pax, ALI 25)	-
Pérou	22,7	15	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 34)	-
Philippines	13,1	38	États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 29), Hong Kong, Chine (1-1,5 m pax, ALI 12), Japon (1-1,5 m pax, ALI 14), République de Corée (1-1,5 m pax, ALI 7),	-
République bolivarienne du Venezuela	8	14	États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 10)	-

PARTIE A	INDICE ALI PONDÉRÉ	NOMBRE D'ASA	ACCORDS RÉPERTORIÉS DANS LA WASA	RELATIONS DE TRAFIC N'APPARAISSANT PAS DANS LA WASA
			PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC, INDICE ALI)	PARTIE B (ÉTENDUE DU TRAFIC)
République de Corée	11,7	45	Chine (5,5-6 m pax, ALI 4), États-Unis (3-3,5 m pax, ALI 28), Hong Kong, Chine (1-1,5 m pax, ALI 12), Japon (6,5-7 m pax, ALI 14), Philippines (1-1,5 m pax, ALI 7), Thaïlande (1-1,5 m pax, ALI 6),	Taipei chinois (1-1,5 m pax)
République dominicaine	28,9	8	États-Unis (3-3,5 m pax, ALI 34)	-
Royaume-Uni	12	90	Afrique du Sud (1-1,5 m pax, ALI 14), Australie (1-1,5 m pax, ALI 14), Canada (2-2,5 m pax, ALI 12), Émirats arabes unis (1,5-2 m pax, ALI 14), États-Unis (14,5-15 m pax, ALI 13), Hong Kong, Chine (1-1,5 m pax, ALI 16), Inde (1,5-2 m pax, ALI 10), Japon (0,715-1 m pax, ALI 14), Norvège (1,5-2 m pax, ALI 4), Pakistan (0,715-1 m pax, ALI 14), Suisse (3,5-4 m pax, ALI 14), Thaïlande (1-1,5 m pax, ALI 10), Turquie (0,715-1 m pax, ALI 11)	-
Singapour	13	68	Australie (1,5-2 m pax, ALI 6), Chine (2-2,5 m pax, ALI 11), Hong Kong, Chine (1,5-2 m pax, ALI 12), Inde (1-1,5 m pax, ALI 10), Indonésie (3-3,5 m pax, ALI 16), Japon (1-1,5 m pax, ALI 14), Malaisie (1,5-2 m pax, ALI 14), Thaïlande (2,5-3 m pax, ALI 10)	-
Suède	9	52	États-Unis (0,715-1 m pax, ALI 7)	Norvège (0,715-1 m pax)
Suisse	9,8	103	Allemagne (2,5-3 m pax, ALI 6), Autriche (0,715-1 m pax, ALI 14), Espagne (1,5-2 m pax, ALI 5), États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 28), France (1-1,5 m pax, ALI 7), Italie (0,715-1 m pax, ALI 4), Royaume-Uni (3,5-4 m pax, ALI 14)	-
Thaïlande	9,9	50	Allemagne (0,715-1 m pax, ALI 10), Australie (0,715-1 m pax, ALI 10), Chine (1,5-2 m pax, ALI 0), États-Unis (1-1,5 m pax, ALI 10), Hong Kong, Chine (2,5-3 m pax, ALI 12), Japon (2-2,5 m pax, ALI 15), Malaisie (1-1,5 m pax, ALI 11), République de Corée (1-1,5 m pax, ALI 6), Singapour (2,5-3 m pax, ALI 10),	Taipei chinois (1-1,5 m pax); Inde (0,715-1 m pax)
Tunisie	9,9	36	France (1-1,5 m pax, ALI 13)	-
Turquie	11,5	46	Allemagne (3,5-4 m pax, ALI 12), Royaume-Uni (0,715-1 m pax, ALI 11)	-

Notes: Les parties aux 67 premiers accords (plus de 1 million de passagers) sont indiquées en gras. "m pax" signifie "millions de passagers".

Source: Données établies par le Secrétariat de l'OMC à partir des données de l'OACI concernant la réglementation et des données de l'IATA sur le trafic.

b) Observations

46. S'ils correspondent dans une large mesure aux tendances commerciales, ces résultats semblent contredire les perceptions habituelles du secteur. On considère généralement que le régime des ASA bilatéraux est impossible à harmoniser du fait que ces accords sont si nombreux et si divers. L'OACI a répertorié plus de 2 200 accords bilatéraux, et il en existerait en tout plus de 3 000, voire 4 000 selon certaines estimations.

47. Cependant, cette perception est manifestement infondée si l'on tient compte du volume de trafic. Il ressort des chiffres du QUASAR qu'afin de libéraliser près des deux tiers du trafic mondial, seulement 100 accords auxquels sont associées 50 parties devraient être modifiés.³³

48. Les 100 premiers accords du point de vue du trafic se situent tous au-delà du seuil de 715 000 passagers et, comme le montre le tableau B1, la WASA donne une couverture particulièrement bonne des relations bilatérales à forte densité de trafic. Les relations bilatérales représentant un trafic supérieur à 715 000 passagers sont couvertes à 89 pour cent, alors que la couverture est d'environ 70 pour cent pour l'ensemble des ASA bilatéraux.³⁴

2. Incidence des accords plurilatéraux

a) Résultats

49. Le Secrétariat de l'OMC a évalué le trafic couvert par les accords plurilatéraux – aussi bien les instruments déjà existants que les accords en voie de signature ou de ratification – recensés par l'OACI dans son document intitulé "Regulatory and Industry Overview"³⁵, à partir des données statistiques de l'IATA sur le trafic. Il a totalisé le trafic pour l'ensemble des relations bilatérales concernées (par exemple pour l'Accord de Yamoussoukro II, 50 x 49 = 2 450 relations de trafic) et a rapporté ce total au total des vols internationaux réguliers (496 millions de passagers), plutôt qu'au trafic recensé dans la WASA (348 millions), étant donné que celle-ci ne répertorie à ce jour aucun accord plurilatéral.

50. Comme l'illustre le tableau B2, le trafic relevant d'accords plurilatéraux est relativement élevé, représentant 23,3 pour cent du trafic international.

³³ Ces chiffres ne tiennent pas compte d'éventuels accroissements du trafic qui résulteraient de l'ouverture de ces 100 accords.

³⁴ Ces chiffres excluent le trafic avec le Taipei chinois (15,9 millions de passagers) qui n'est pas un État contractant de l'OACI.

³⁵ Voir *op. cit.*

Tableau B2
Part du total du trafic international régulier relevant d'accords plurilatéraux, 2005

Accords plurilatéraux	Trafic total relevant de l'accord plurilatéral (nombre de passagers)	Part de l'accord plurilatéral dans le trafic international total
Pacte andin	1 068 223	0,2%
CARICOM-MASA	1 999 281	0,4%
Fortaleza	5 200 960	1,0%
Banjul	446 285	0,1%
CLMV	718 696	0,1%
ACAC	12 798 832	2,6%
CEMAC	423 328	0,1%
COMESA	1 693 025	0,3%
Yamoussoukro II	9 255 464	1,9%
IMT	4 132 715	0,8%
BIMP/EAGA	2 911 980	0,6%
MALIAT	2 489 974	0,5%
BST	3 076 749	0,6%
<i>WAEMU</i>	<i>1 131 880</i>	<i>0,2%</i>
<i>PIASA</i>	<i>239 578</i>	<i>0,1%</i>
<i>ACS</i>	<i>5 847 233</i>	<i>1,2%</i>
<i>Feuille de route de l'ANASE</i>	<i>17 469 507</i>	<i>3,5%</i>
<i>États-Unis-Communautés européennes</i>	<i>26 880 170</i>	<i>5,4%</i>
<i>UE-Maroc</i>	<i>4 100 435</i>	<i>0,8%</i>
<i>EEAC</i>	<i>13 681 311</i>	<i>2,8%</i>
Total	115 565 626	23,3%

Note: Les accords qui sont encore en voie de signature/ratification sont indiqués en italique.

Source: Chiffres établis par le Secrétariat de l'OMC à partir des données de l'OACI sur la réglementation et des données statistiques de l'IATA.

b) Observations

51. La proportion élevée du trafic relevant d'accords plurilatéraux doit être interprétée avec prudence. Il y a au moins deux réserves.

52. En premier lieu, plus de la moitié du trafic concerné, à savoir 12,8 pour cent, correspond à des accords qui sont en cours de signature ou de ratification (WAEMU, PIASA, feuille de route de l'ANASE, Accord États-Unis-Union européenne sur le transport aérien, UE-Maroc, EEAC) et dont il est difficile de prédire le sort. L'Accord États-Unis-Union européenne sur le transport aérien, à cet égard, représente 5,42 pour cent du trafic.

53. En deuxième lieu, même pour les accords plurilatéraux qui sont entrés en vigueur, le degré effectif de mise en œuvre varie considérablement, selon les opérateurs et les parties concernées. L'abondante littérature de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) à propos des difficultés créées par la non-application de la déclaration de Yamoussoukro II en est une illustration.³⁶ Autre exemple, l'ancien Directeur adjoint de la Direction du transport aérien de l'OACI, Chris Lyle, écrivait dans un article récent: "Les [accords] liés à l'Union européenne ont des effets substantiels, tout comme le CLMV, le MALIAT et les trois accords internes à l'ANASE (BST, IMT et BIMP/EAGA)

³⁶ Voir www.uneca.org/itca/Yammoussoukro.

actuels. Mais tous les autres ne sont que partiellement opérants, notamment parce qu'il n'y a pas d'autorité économique sous-jacente forte pour les régions concernées".³⁷

54. Dans ce contexte, le fait que la plupart de ces 20 accords plurilatéraux comportent des modalités semi-libérales et libérales qui les apparentent à des accords de type "ciel ouvert classique" ou de type G doit être interprété avec beaucoup de prudence.

3. Degré d'ouverture des accords à forte densité de trafic

a) Résultats

55. Le tableau B3 contient les indices ALI pondérés (WALI) établis pour les ASA bilatéraux à forte densité de trafic ainsi que pour l'ensemble des ASA pris en considération par le QUASAR.

Tableau B3
Indice de libéralisation aérienne pondéré des accords bilatéraux sur les services aériens à forte densité de trafic

ASA concernés	Indice WALI
67 premiers ASA	16,6
100 premiers ASA	16,1
200 premiers ASA	15,4
Ensemble des ASA visés par le QUASAR (1 970 accords)	14,0

Source: Données établies par le Secrétariat de l'OMC.

56. L'indice WALI des 200 premiers accords selon le volume est de 15,4; l'indice de 14,0 établi pour la totalité des ASA pris en compte par le QUASAR (soit 1 970 accords) n'est que légèrement inférieur. Ce chiffre doit être comparé avec les ALI de zéro, de 30 et de 50 établis respectivement pour les ASA "traditionnels"³⁸, pour les accords "ciel ouvert classique"³⁹ et pour les accords "plus que ciel ouvert".⁴⁰

b) Observations

57. Ces résultats peuvent surprendre à première vue. Les parties aux accords bilatéraux et plurilatéraux "ciel ouvert classique" et "plus que ciel ouvert" offrant les plus gros marchés de l'aviation (comme par exemple les États-Unis, les CE, Singapour, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande), on aurait pu s'attendre que les ASA qui réglementent un trafic élevé soient sensiblement plus ouverts, du point de vue de l'indice WALI, que des ASA où la densité de trafic est plus faible. C'est la

³⁷ *Airline Business*, novembre 2006. Cet article contient également des considérations générales sur l'AGCS et les services de transports aériens.

³⁸ Accords comportant des droits de trafic de troisième et de quatrième liberté, la détermination préalable de la capacité, la double approbation des tarifs, la propriété substantielle et le contrôle effectif, la désignation simple, l'échange de statistiques, et l'absence de possibilité d'arrangements de coopération.

³⁹ Accords comportant des droits de trafic de troisième, de quatrième et de cinquième liberté, la libre détermination de la capacité, la tarification libre, la propriété substantielle et le contrôle effectif, la désignation multiple, l'absence d'échanges de statistiques, et la possibilité d'arrangements de coopération.

⁴⁰ Accords comportant des droits de trafic de troisième, de quatrième, de cinquième et de septième liberté et des droits de trafic de cabotage, la libre détermination de la capacité, la tarification libre, le principal établissement, la désignation multiple, l'absence d'échanges de statistiques, et la possibilité d'arrangements de coopération.

situation qui est décrite par exemple dans le document de l'OACI présentant une vue d'ensemble de la réglementation et de la branche d'activité.⁴¹

58. En y regardant de plus près, on trouve toutefois au moins deux séries d'explications à ces résultats. Premièrement, les résultats se trouvent modifiés par la non-prise en compte du trafic à l'intérieur des CE. Si les ASA intracommunautaires avaient été pris en compte, on aurait obtenu un ALI de 50 qu'il aurait fallu pondérer pour tenir compte des 192 millions de passagers du trafic intracommunautaire (la WASA faisant état d'un trafic de 348 millions de passagers, le total rectifié serait de $348 + 192 = 540$ millions de passagers). L'exclusion du trafic intracommunautaire abaisse considérablement l'indice WALI des ASA les plus importants.

59. Deuxièmement, une grande partie des relations de trafic les plus importantes, soit ne sont pas régies par des dispositions libérales, soit ne le sont pas encore complètement. Lorsqu'elles le sont, les dispositions pertinentes ne sont pas nécessairement modifiées ou enregistrées en tant que telles dans la WASA. De ce fait, elles ne sont pas analysées dans le cadre du QUASAR. Les exemples ci-après illustrent ce propos:

- Accords non encore régis par des dispositions pleinement libérales
 - États-Unis-Japon: quatrième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 11 et 12 millions de passagers, ALI 11;
 - Japon-République de Corée: sixième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 6,5 et 7 millions de passagers, ALI 14;
 - Chine-République de Corée: septième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 5,5 et 6 millions de passagers, ALI 4;
 - Turquie-Allemagne: huitième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 3,5 et 4 millions de passagers, ALI 12;
 - États-Unis-Chine: vingt-quatrième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 2 et 2,5 millions de passagers, ALI 14.

- Accords non encore régis par des dispositions libérales
 - Accords entre les États-Unis et certains États membres des CE qui ne sont pas des accords "ciel ouvert classique" (par exemple l'Accord États-Unis-Royaume-Uni: troisième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 14 et 15 millions de passagers, ALI 13), dans l'attente de la ratification par les deux parties de l'Accord États-Unis-Union européenne sur le transport aérien, qui porterait l'indice ALI États-Unis-CE de 22 à 32 pour les 18 États membres qui ont enregistré un accord avec les États-Unis auprès de l'OACI.

- Accords régis par des dispositions libérales, mais non encore modifiés en tant que tels dans la WASA
 - États-Unis-Mexique: deuxième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 15 et 16 millions de passagers, ALI (WASA) 17, ALI effectif inconnu;
 - Australie-Nouvelle-Zélande: neuvième accord de la WASA du point de vue du trafic; entre 3,5 et 4 millions de passagers, ALI 10. Avec le Marché unique de l'aviation trans-Tasmanie (voir compilation, page 223, paragraphe 47), cet ALI devrait être de l'ordre de 50;
 - Suisse-Royaume-Uni: dixième accord de la WASA du point de vue du trafic, avec entre 3,5 et 4 millions de passagers et un ALI de 14, mais couvert en fait par l'Accord CE-Suisse, qui est un marché commun et dont l'indice ALI devrait donc s'établir à environ 50;

⁴¹ Voir *op. cit.*, paragraphes 2.2 et 2.3.

- Suisse-Allemagne: seizième accord WASA du point de vue du trafic, avec entre 2,5 et 3 millions de passagers et un ALI de 6 (les mêmes considérations s'appliquent que pour l'Accord Suisse-Royaume-Uni).
- Accords régis par des dispositions libérales mais qui ne sont pas enregistrés du tout dans la WASA
 - États-Unis-France: entre 4,5 et 5 millions de passagers (accord "ciel ouvert classique");
 - Danemark-Norvège: entre 1 et 1,5 million de passagers. Relève de l'Espace économique européen (EEA), qui est un marché commun et dont l'ALI se situerait à 50 environ.

60. Si ces exemples soulignent le caractère incomplet de l'échantillon retenu dans la WASA, il convient aussi de noter que l'OACI, de sa propre initiative et sans que les parties l'aient enregistré, a ajouté à son édition 2005 de la base de données le plus important accord bilatéral s'agissant du volume, à savoir l'Accord États-Unis-Canada (entre 18 et 18,5 millions de passagers) lequel obtient d'après ses éléments constitutifs un indice ALI de 27.

4. Principales modalités d'accès aux marchés restrictives figurant dans les accords bilatéraux

a) Résultats

61. Les modalités d'accès aux marchés restrictives ci-après figurent couramment dans les ASA bilatéraux:

- La double approbation des tarifs figure dans 85 pour cent des accords et concerne 73 pour cent du trafic.
- Des clauses de propriété substantielle et de contrôle effectif (SOEC) figurent dans 90 pour cent des accords, soit 90 pour cent du trafic. Par comparaison, 6 pour cent des accords, couvrant 8 pour cent du trafic, contiennent des dispositions sur l'établissement principal, tandis que moins de 1 pour cent des accords, couvrant 0,1 pour cent du trafic, prévoient des clauses sur la communauté d'intérêts.⁴²
- L'échange de statistiques, moyen de contrôle essentiel pour les gouvernements, figure encore dans 77 pour cent des accords correspondant à 63 pour cent du trafic.
- Seulement 6 pour cent des accords, couvrant 26 pour cent du trafic, contiennent une clause autorisant expressément les accords de coopération entre les compagnies aériennes.

b) Observations

62. La pratique actuelle est peut-être plus libérale que ces chiffres ne semblent l'indiquer.

63. En ce qui concerne la double approbation des tarifs, les directions de l'aviation civile ne semblent plus contrôler désormais les tarifs de façon systématique. Un tel contrôle, qui nécessiterait des ressources considérables, est devenu extrêmement difficile en pratique étant donné que, avec l'apparition des systèmes de gestion de la recette unitaire, aucun passager d'un même vol ne paie le

⁴² La base de données WASA ne codifie pas les dispositions concernant le refus/la propriété concernant 3,05 pour cent des accords, soit 2,26 pour cent du trafic.

même tarif. D'après les professionnels du secteur et les responsables gouvernementaux, le contrôle des tarifs est effectué *ex post* et seulement en cas de plaintes de la concurrence. Il est toutefois assez difficile d'obtenir des informations sur ces pratiques. On pourrait en dire autant, *mutatis mutandis*, de l'échange de statistiques, mais là encore, il s'agit d'un point difficile à vérifier.

64. En ce qui concerne la propriété substantielle et le contrôle effectif, cette clause est restée prédominante. Les trois réserves suivantes doivent toutefois être émises.

65. Premièrement, en application des jugements rendus en novembre 2002 par la Cour européenne de justice (CEJ)⁴³, tout accord bilatéral conclu par un État membre des CE est illégal en vertu du droit communautaire s'il ne contient pas une "clause communautaire" de refus/propriété ménageant la possibilité de désigner des compagnies aériennes d'autres États membres des CE. La WASA fait état de 888 ASA conclus par les États membres des CE, représentant 21 pour cent du trafic couvert par la base de données (près de 73 millions de passagers sur 348).

66. À la suite de la décision de la CEJ, la Commission des CE a été chargée de conclure des accords dans le domaine aérien au nom des États membres avec un certain nombre de pays tiers partenaires tels que les États-Unis (Accord États-Unis-UE sur le transport aérien, couvrant 28,6 millions de passagers et 5,4 pour cent du trafic total régulier⁴⁴), le Maroc (Accord euroméditerranéen, couvrant 4,1 millions de passagers et 0,8 pour cent du trafic mondial) et huit pays partenaires du Sud-Est de l'Europe (l'Accord EEAC⁴⁵, couvrant 13,6 millions de passagers et 2,8 pour cent du trafic régulier total). La Commission a également été chargée de négocier, au nom des États membres, des "accords horizontaux", c'est-à-dire des accords tendant à modifier uniquement la clause de refus/propriété des ASA bilatéraux existants (342 accords de ce type avaient été conclus en juillet 2006, avec 23 parties non membres des CE). Les États membres des CE ont également commencé à renégocier individuellement leurs propres ASA bilatéraux dans le but d'instaurer une "clause communautaire" (84 accords avec 40 parties non membres des CE avaient été modifiés en juillet 2006).⁴⁶

67. Le deuxième facteur qui conduit à relativiser la présence importante de la clause de propriété substantielle et de contrôle effectif est que les variations du degré de restriction n'apparaissent pas dans le codage de la WASA. Ainsi, une clause de cette nature peut recouvrir une obligation de propriété nationale de 100 pour cent, ou de 75 pour cent (cas des États-Unis par exemple), ou de 49 pour cent (cas des CE, qui accordent une dérogation aux investisseurs des autres États membres des CE, qui peuvent être propriétaires à 100 pour cent de n'importe quelle compagnie aérienne communautaire).

⁴³ Cour européenne de justice (2002), Commission c. Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne, affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98.

⁴⁴ La comparaison avec le trafic couvert par la WASA est difficile car seulement 18 des 25 États membres des CE ont à l'heure actuelle un ASA avec les États-Unis qui soit enregistré dans la base de données, qui ne prend pas en compte une part significative du trafic États-Unis-CE (par exemple le trafic France-États-Unis). Quoi qu'il en soit, l'Accord sur les transports aériens États-Unis-UE représenterait une part de trafic plus importante si le numérateur était le trafic WASA et non le trafic total.

⁴⁵ Une fois pleinement appliqué, l'Accord EEAC intégrera l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'ERYM, la Roumanie, la Serbie-et-Monténégro et la mission de l'ONU au Kosovo dans le marché aérien interne des CE, qui est constitué des 25 États membres des CE ainsi que de la Norvège et de l'Islande (voir également

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/ecaa_fr.htm).

⁴⁶ La liste complète des parties extracommunautaires associées à des accords horizontaux et à des accords renégociés individuellement par les États membres des CE figure à l'annexe B-II.

68. La troisième réserve que l'on peut émettre tient au fait qu'il est souvent dérogé, en pratique, non seulement aux obligations de propriété substantielle, mais aussi au préalable de contrôle effectif. Aerolineas Argentinas, par exemple, ne s'est jamais vue refuser le droit de vol bien qu'elle ait eu deux actionnaires majoritaires espagnols successivement. C'était également vrai de Sabena lorsqu'elle a appartenu à Air France puis à Swissair, et c'est ce qu'espèrent également obtenir les propriétaires étrangers de KLM (Air France)⁴⁷ et de Swiss (Lufthansa) lorsque les processus de fusion respectifs seront achevés.

69. Cette situation n'en reste pas moins incertaine au plan juridique en l'absence de droit garanti à une dérogation permanente. Une menace de refus de cette dérogation du Département des transports des États-Unis (DOT) a dissuadé British Airways de prendre le contrôle de KLM (voir compilation, page 253, note 4). En Amérique latine, Lan Peru et les sociétés appartenant au groupe brésilien Synergy Group ont connu à différents moments des difficultés analogues. Certains observateurs⁴⁸ estiment cependant qu'on assiste en Amérique latine, où l'implantation d'au moins cinq compagnies aériennes (TACA, LAN, les transporteurs de Synergy Group⁴⁹, Aeronlineas et Gol) est transnationale, à l'émergence d'une "*lex mercatoria*"⁵⁰ pour ce qui est de la clause de refus/propriété.

70. Un suivi plus systématique des dérogations et des exemples de "*lex mercatoria*" pourrait être entrepris sur la base des vols effectivement réalisés et de la structure du capital des compagnies aériennes, dont font état par exemple les rapports annuels sur la propriété de *Airline Business*. Tous les vols exploités par les compagnies aériennes recensées dans la compilation (page 252, tableau 1, deuxième rangée, et tableau A1, pages 263 à 267, recensant les compagnies aériennes dont la propriété est transnationale), seraient placés dans cette catégorie, si la nationalité de leur propriétaire n'a pas changé depuis.

71. Pour ce qui est des arrangements de coopération, la notion de "*lex mercatoria*" apparaît encore plus pertinente. La littérature spécialisée, et en particulier les rapports annuels d'*Airline Business* sur les alliances et le partage des coûts, montre que la portée géographique des arrangements de coopération va bien au-delà des 126 accords WASA contenant une clause expresse les autorisant.

72. Les décisions prises individuellement par les États concernés en dehors du cadre des accords bilatéraux peuvent expliquer cette situation, mais il est difficile d'obtenir des informations sur ces décisions. Étant donné le caractère quasi-universel et intrinsèquement bilatéral de cette pratique⁵¹, il peut paraître étrange que les accords bilatéraux ne contiennent pas plus systématiquement des clauses relatives aux arrangements de coopération.

⁴⁷ Dans la mesure où le qualificatif "étranger" peut être appliqué à un propriétaire intracommunautaire.

⁴⁸ Pour l'Amérique latine: Avianca et sa filiale SAM en Colombie, Ocean Air au Brésil, Wayraperú au Pérou et VIP en Équateur.

⁴⁹ Carlos Grau Tanner, Directeur chargé des affaires gouvernementales et industrielles à l'IATA. Il s'agit d'une opinion personnelle qui n'engage pas l'IATA.

⁵⁰ Le corpus de règles et de principes pragmatiques établi par les marchands médiévaux pour réguler leurs échanges qui a remplacé les diverses lois féodales et le droit romain, qui n'étaient pas suffisamment adaptés aux exigences croissantes du commerce.

⁵¹ Les accords de partage de codes faisant intervenir un pays tiers sont toutefois plus rares, quoique de plus en plus répandus.

5. Typologie des accords bilatéraux

a) Résultats

73. En combinant les principales caractéristiques de l'accès aux marchés répertoriées dans le système de codage du QUASAR, 1 536 différents types d'accords sont en théorie possibles⁵², c'est-à-dire pratiquement autant que le nombre d'accords répertoriés dans la WASA (1 970 accords).

74. Toutefois, un examen détaillé des accords bilatéraux permet de constater que sept "types" d'accords seulement, combinant des éléments touchant les libertés, la désignation, le refus/propriété, les tarifs et la capacité, couvrent 1 424 accords et 72 pour cent du trafic visé par la WASA (et peut-être davantage étant donné que l'OACI n'a pas codifié entièrement 15 pour cent des accords enregistrés en raison de notifications incomplètes).

b) Observations

75. Il est souvent affirmé qu'une des raisons qui empêcherait la mise en place d'un cadre multilatéral dans le secteur aérien est la "variété infinie" des accords bilatéraux. Cette perception largement répandue est toutefois démentie par les chiffres du paragraphe précédent, dont il ressort que les dispositions clés relatives à l'accès aux marchés des 1 424 accords concernés pourraient en théorie être remplacées par simplement sept séries de dispositions.

76. On pourrait encore objecter que la diversité des ASA s'explique par trois autres dispositions prévues par ces accords concernant:

- Les mémorandums confidentiels, auxquels on ne peut pas accéder aux fins d'analyse;
- Les différences dans les tableaux de route. En dépit des difficultés d'un tel examen (voir les notes méthodologiques de la partie D), il est toutefois probable qu'un examen plus attentif des routes accordées et effectivement exploitées ferait apparaître des caractéristiques très semblables pour chaque type d'ASA (à savoir l'autorisation d'un nombre illimité de paires de villes pour le type G, et des capitales et de deux ou trois des villes les plus importantes pour les types précédents);
- La capacité. Le seul facteur de diversité restant serait semble-t-il le niveau de capacité et le nombre de fréquences autorisées pour chaque paire de villes. L'analyse de ce facteur pourrait toutefois être poussée plus loin, par exemple en rapportant les niveaux de capacité accordés au total du trafic des deux aéroports concernés (voir également section B.4 f) à ce sujet).

6. Analyse par type

a) Résultats

77. Comme on l'a vu plus haut à la section 3, une analyse fondée sur les indices WALI est peu riche d'enseignements. Les 67 premiers accords de la WASA (c'est-à-dire ceux qui concernent plus de 1 million de passagers), ainsi que les 100 premiers et 200 premiers accords de la WASA du point de vue du trafic ont un indice WALI assez comparable en moyenne à celui de la totalité de l'échantillon (voir tableau B3). La raison en est que les accords à trafic élevé ne se sont pas avérés être nécessairement plus libéraux que les accords où le trafic est moindre.

⁵² Voir à ce sujet les notes méthodologiques dans la partie D.

78. L'OACI a mis au point une classification rudimentaire des ASA selon qu'ils relèvent de l'une des trois approches (traditionnelle, transitoire ou libéralisation intégrale) définies dans ses modèles d'accords sur les services aériens. Toutefois, la ventilation des plus de 2 200 accords répertoriés dans la WASA entre ces trois approches – 1 982 ASA traditionnels, 154 ASA transitoires et 65 ASA pour la libéralisation intégrale – ne permet pas non plus une analyse très riche d'enseignements. Les types retenus pour le QUASAR s'avèrent plus utiles à cet égard.

79. Le tableau B4 illustre la situation pour les sept types QUASAR du point de vue du nombre d'ASA, du volume et du pourcentage du trafic concerné, ainsi que de leur WALI moyen.

Tableau B4
Analyse par type d'accord sur les services aériens

Type	Nombre d'accords	Trafic visé (millions de passagers)	Pourcentage du trafic couvert par la WASA	WALI
A	221	18,4	5,3%	0,3
B	182	19,7	5,6%	4,2
C	432	30,2	8,7%	6,2
D	99	10,4	3,0%	10,2
E	267	43,0	12,3%	10,3
F	154	71,1	20,4%	15,5
G	69	58,0	16,6%	30,4
i	302	56,0	16,0%	10,6
o	244	41,8	12,0%	14,3

Source: Chiffres établis par le Secrétariat de l'OMC.

b) Observations

80. Une analyse par type fait apparaître une réalité plutôt libérale.

- Le type le plus libéral, à savoir le type G⁵³ (comprenant la désignation multiple; la propriété substantielle et le contrôle effectif, l'établissement principal ou la communauté d'intérêts; la tarification libre ou la double désapprobation des tarifs; les droits de trafic de cinquième liberté; et la libre détermination de la capacité), représente 3,5 pour cent des accords (69), mais 16,6 pour cent du trafic.
- Le type suivant au plan de l'ouverture, à savoir le type F (comprenant la désignation multiple, la propriété substantielle et le contrôle effectif, la double approbation, les droits de trafic de cinquième liberté et Bermudes I) représente 7,8 pour cent des accords (154), mais 20,4 pour cent du trafic.
- Les données ci-dessus laissent supposer que pour plus d'un tiers du trafic WASA, soit 129 millions de passagers, il y a relativement peu de restrictions et les règles sont très semblables.

81. Une tendance à l'ouverture et à des règles communes apparaît également dans les accords plurilatéraux récents. S'ils étaient tous ratifiés et pleinement appliqués, les accords plurilatéraux auraient pour effet l'application de dispositions libérales ou semi-libérales à 115 millions de passagers.

⁵³ Le type G recouvre les accords "ciel ouvert classique" et "plus que ciel ouvert". C'est le type le plus libéral qui ait été recensé, mais toutes les caractéristiques qui le définissent ne sont pas nécessairement les plus libérales (une clause de propriété substantielle et de contrôle effectif, par exemple, peut encore y figurer).

Cela s'ajoutant aux 129 millions de passagers couverts par les accords bilatéraux du type G et F, la part du trafic régulier total couverte par des dispositions libérales serait presque doublée.

7. Types définis pour le QUASAR et modèles d'accords sur les services aériens de l'OACI (TASA)

a) Résultats

82. L'OACI a défini les modèles d'accords sur les services aériens en prévision de sa cinquième Conférence mondiale sur le transport aérien. Ces modèles sont construits comme trois ensembles de dispositions qui suivent trois approches possibles: traditionnelle, transitoire et libéralisation intégrale. L'OACI a ventilé les plus de 2 200 ASA répertoriés dans la base de données WASA dans ces trois catégories, selon une méthode que l'on pourrait qualifier de "du sommet vers la base".

83. Les types définis pour le QUASAR ont à l'inverse été définis de manière "de la base vers le sommet". Le Secrétariat de l'OMC a utilisé les codes de la base de données WASA pour évaluer les 1 970 ASA retenus pour cette analyse. Un examen de ces codes a révélé des tendances récurrentes qui ont conduit à identifier les sept types.

84. Il a été constaté que les divers éléments constitutifs de chaque type avaient des équivalents exacts dans les TASA, sans que l'approche soit nécessairement la même. Pour un type donné, les dispositions correspondantes des TASA combinaient différentes approches.

85. Le tableau B5 illustre la correspondance entre les types du QUASAR et les dispositions des TASA. Le texte correspondant aux dispositions des TASA pour chaque type figure à l'annexe B-I.

Tableau B5
Correspondance entre les types A à G du QUASAR et les dispositions des modèles d'accords sur les services aériens de l'OACI

	Libertés	Désignation	Refus/propriété	Tarif	Capacité
TYPE A	3 ^{ème} et 4 ^{ème} seulement Art. TD 2.2.c, page A-8 + annexe I, section 1, TD.A, page A-104	Désignation simple Art. TD 3.1, page A-10	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4 a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Détermination préalable Art. TD 16.1-5, pages A-39-40
TYPE B	3 ^{ème} et 4 ^{ème} seulement Art. TD 2.2.c page A-8 + annexe I, section 1, TD.A, page A-104	Désignation multiple Art. TS 3.1, page A-11	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Détermination préalable Art. TD 16.1-5, pages A-39-40
TYPE C	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} Art. TS-FL 2.2.c et 3, page A-8 + annexe I, section 1, option TS 1.A-B, page A-104	Désignation simple Art. TD 3.1, page A-10	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Détermination préalable Art. TD 16.1-5, pages A-39-40
TYPE D	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} Art. TS-FL 2.2.c et 3, pages A-8-9 + annexe I, section 1, option TS 1.A-B, page A-104	Désignation simple Art. TD 3.1, page A-10	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Bermudes I Art. TS 16.1-5, pages A-40-41
TYPE E	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} Art. TS-FL 2.2.c et 3, pages A-8-9 + annexe I, section 1, option TS 1.A-B, page A-104	Désignation multiple Art. TS 3-1, page A-11	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Détermination préalable Art. TD 16.1-5, pages A-39-40
TYPE F	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} Art. TS-FL 2.2.c et 3, pages A-8-9 + annexe I, section 1, option TS 1.A-B, page A-104	Désignation multiple Art. TS 3-1, page A-11	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16	Double approbation Art. TD 17.1-2, pages A-45-46	Bermudes I Art. TS 16.1-5, pages A-40-41
TYPE G	3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} Art. TS-FL 2.2.c et 3, page A-9 + annexe I, section 1, option TS 1.A-B, page A-104	Désignation multiple Art. FL 3-1, page A-14	Propriété substantielle et contrôle effectif Art. TD 4.a, page A-16 <i>ou</i> Établissement principal Art. TS 4, option 2.a., page A-17 <i>ou</i> Communauté d'intérêts TASA régional ou plurilatéral (pièce jointe B), page B-12, TD 2.a	Tarification libre Art. FL 17, page A-56 <i>ou</i> Double désapprobation Art. TS 17.1-17.2, option 1-2, pages A-54-55	Libre détermination Art. FL 16.2-4, pages A-43-44

Notes: TD: approche traditionnelle; TS: approche transitoire; FL: libéralisation intégrale.

Source: Données établies par le Secrétariat de l'OMC.

b) Observations

86. Les dispositions des TASA sont directement inspirées d'exemples "réels" et des diverses éditions du Manuel de la réglementation de l'OACI.⁵⁴ D'un point de vue technique, elles pourraient parfaitement remplacer les clauses d'accès aux marchés correspondantes des ASA bilatéraux concernés.

B. ANALYSE RÉGIONALE

87. On notera tout d'abord que les régions utilisées correspondent à la désignation figurant normalement dans les publications de l'OMC. Elles reposent sur des critères géographiques et ne sont donc pas homogènes du point de vue de la taille, du nombre de pays ou de territoires (trois pays ou territoires pour l'Amérique du Nord, mais 54 pour l'Afrique), du degré de développement ou du volume de trafic. Ainsi, la valeur d'un point de pourcentage indiqué dans les graphiques et tableaux concernant l'Afrique ou le Moyen-Orient est beaucoup moins élevée que dans le cas de l'Asie et de l'Océanie ou de l'Amérique du Nord. Les seules données en pourcentage qui soient comparables d'une région à l'autre sont celles qui figurent dans le profil "ensemble des régions".

88. Les graphiques présentés dans l'appendice de la partie B, "Profils mondiaux et régionaux", suivent *mutatis mutandis* la même structure que ceux des profils par État contractant figurant dans la partie C du présent document.

1. Analyse selon la fourchette de l'indice de libéralisation aérienne

89. La fourchette de l'ALI prédominante est celle allant de 10 à 14⁵⁵, qui correspond à 41 pour cent du trafic couvert par la WASA. C'est la fourchette qui prévaut, du point de vue du trafic, dans cinq des sept régions, à savoir l'Afrique, l'Asie et l'Océanie, l'Europe, le Moyen-Orient, et l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes.

90. La fourchette 10-14 vient seulement en troisième position dans la région de la Communauté des États indépendants (CEI), où des valeurs d'indice plus restrictives dominent, et en Amérique du Nord, où des valeurs plus libérales sont plus courantes. Dans la région Amérique du Sud et Amérique centrale et Caraïbes, la fourchette la plus libérale, allant de 26 à 50, est aussi courante du point de vue du trafic concerné que la fourchette 10-14, probablement en raison des nombreux accords "ciel ouvert classique" conclus avec l'Amérique du Nord et de la politique libérale de certains États contractants de la région (par exemple le Costa Rica, dont l'indice WALI est de 22).

91. La fourchette la plus libérale (26-50) représente 16 pour cent du trafic couvert par la WASA à l'échelle mondiale. Pour parvenir à un ALI supérieur à 25, un ASA doit contenir la plupart des caractéristiques d'un accord "ciel ouvert classique", ou au moins la moitié des caractéristiques d'un accord "plus que ciel ouvert". Ce niveau d'ALI correspond presque exclusivement aux accords du type G.⁵⁶ Cela signifie concrètement qu'un passager sur six voyage sous un régime "ciel ouvert classique" ou "plus que ciel ouvert". La fourchette la plus libérale après celle-là, qui va de 20 à 25, correspond à 2 pour cent du trafic couvert par la WASA à l'échelle mondiale.

92. Les fourchettes les plus libérales (26-50 et 20-25) font figure de rare exception dans la CEI, en Afrique, au Moyen-Orient et, ce qui est peut-être plus surprenant, en Asie et en Océanie, où des volumes importants se combinent avec des ALI peu élevés (voir également tableau B1). Toutefois,

⁵⁴ La dernière édition du Manuel (quatrième de la série) est parue en 2004.

⁵⁵ Les éléments constitutifs de cette fourchette de 10 à 14 points et leurs variations seront analysés plus en détail dans un deuxième document de même que les éléments déterminants des autres fourchettes.

⁵⁶ Les accords du type G s'échelonnent tous entre 24 et 50, avec un WALI de 30,42; les accords du type F s'échelonnent tous entre 14 et 18, avec un WALI de 15,54.

les effets de certains accords plurilatéraux (BIMP/EAGA, BST, IMT, CLMV, feuille de route de l'ANASE, MALIAT) ou certains accords bilatéraux (Marché unique de l'aviation trans-Tasmanie entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande) dans la région de l'Asie et du Pacifique, dont les ALI sont nettement supérieurs à 25, ne sont pas pris en considération dans ces chiffres de la WASA.⁵⁷

93. Les deux fourchettes de trafic les plus libérales représentent également une proportion étonnamment faible du trafic européen. Il convient toutefois de rappeler que les relations de trafic intracommunautaires sont exclues (ALI 50; 194 millions de passagers) et que plusieurs accords plurilatéraux et bilatéraux conclus par les CE (l'Accord CE-Suisse, par exemple, ou des accords en cours de ratification comme l'EEAC ou l'Accord États-Unis-UE sur le transport aérien) ainsi que certains accords existants libéraux à trafic élevé (par exemple l'Accord États-Unis-France) ne sont pas pris en considération. Cette réserve vaut, plus généralement, pour tous les résultats obtenus concernant l'Europe.

94. En Amérique du Nord, les deux fourchettes les plus libérales représentent près de la moitié du trafic. Cela tient notamment aux politiques libérales et aux volumes de trafic élevés des États-Unis, mais aussi du Canada, qui sont les seuls pays développés dont l'indice WALI est supérieur à 20.⁵⁸ Le Mexique, qui en accord avec les pratiques de l'OMC a été inclus dans la région nord-américaine, contribue dans une certaine mesure à ces résultats. Son indice WALI de 14,6, bien qu'inférieur à celui du Canada et des États-Unis, dépasse celui des États contractants de taille, de population et de PIB par habitant comparables et de bon nombre de pays développés.

95. Les politiques libérales et le trafic élevé de l'Amérique du Nord ont de fortes répercussions dans la région de l'Amérique du Sud, de l'Amérique centrale et des Caraïbes, pour laquelle l'Amérique du Nord représente 53 pour cent du trafic, et un certain nombre d'accords "ciel ouvert classique" ont été conclus avec les États-Unis (États-Unis-Costa Rica, États-Unis-République dominicaine, États-Unis-Guatemala, États-Unis-El Salvador, États-Unis-Jamaïque, à titre d'exemple). En ce qui concerne l'Europe, le trafic avec l'Amérique du Nord est largement libéralisé, à l'exception notable du Royaume-Uni. La ratification de l'Accord États-Unis-Union européenne sur le transport aérien devrait accentuer cette tendance.

96. Les fourchettes les plus restrictives (0-4 et 5-9) représentent respectivement 12 pour cent et 14 pour cent du trafic mondial comptabilisé dans la WASA. Elles sont surtout observées dans la région de la CEI, où elles représentent 80 pour cent du trafic, mais également en Afrique et au Moyen-Orient.

2. Analyse par type d'accord

97. Les types d'accords sont analysés selon quatre groupes: G et F (libéral et quasi-libéral), D et E (types présentant deux caractéristiques libérales, à savoir la cinquième liberté et Bermudes I pour le D, et la cinquième liberté et la désignation multiple pour le E), C et B (types ne présentant qu'une caractéristique libérale, à savoir la désignation multiple pour le B et la cinquième liberté pour le C) et le type A (accords "traditionnels" avec un indice de zéro). Le type "o", où sont groupés tous les autres ASA, peut correspondre à des situations très différentes, pouvant aller de totalement non libérales à libérales, et présente une trop grande hétérogénéité pour pouvoir en tirer des conclusions générales.⁵⁹

⁵⁷ Il sera procédé à une analyse plus détaillée des WALI et de l'incidence des accords plurilatéraux sur le trafic dans un deuxième document.

⁵⁸ Tous les autres États contractants ayant un indice WALI supérieur à 20 sont des pays en développement, à savoir: Aruba, Antilles néerlandaises, El Salvador, Honduras, Guatemala, République dominicaine, Îles Marshall, Nicaragua, Grenade, Jamaïque, Pérou, Costa Rica et Nauru.

⁵⁹ Le type "i" (codage WASA incomplet), qui représente 16 pour cent du trafic dans le monde et est présent principalement dans la CEI, en Europe et en Afrique, a été écarté. Cette catégorie "codage incomplet"

98. Les types les plus libéraux, à savoir le type G ("ciel ouvert classique" et "plus que ciel ouvert") et le type F représentent à eux deux 35 pour cent du trafic. Ils sont surtout répandus dans les deux régions américaines, et leur part combinée est bien inférieure dans les autres régions.

99. Les types qui regroupent deux caractéristiques libérales, à savoir les types D et E, représentent à eux deux 15 pour cent du trafic mondial regroupé dans la WASA. La part du type D est insignifiante partout sauf en Asie et en Océanie, où elle correspond à 6 pour cent du trafic. Le type E prédomine au Moyen-Orient et en Afrique (24 pour cent) alors que sa part est insignifiante dans la CEI et en Amérique du Nord.

100. Les types B et C, qui ne comportent qu'une caractéristique libérale, représentent à eux deux 15 pour cent du trafic mondial. Les régions où ils sont les plus courants sont la CEI, l'Afrique et le Moyen-Orient, et leur place est très réduite en Amérique du Nord.

101. Le type A, c'est-à-dire la forme "traditionnelle" de l'ASA, ne représente dans le monde que 5 pour cent du trafic visé par la WASA. Il est surtout fréquent au Moyen-Orient, où il représente 11 pour cent du trafic.

3. Analyse par destination du trafic

102. Les tendances du trafic régional découlent de tout un ensemble de facteurs, notamment la taille, la géographie et le niveau d'activité économique. Elles doivent être interprétées avec prudence. D'autre part, il importe de garder à l'esprit que les relations du trafic ne sont pas symétriques lorsqu'elles sont exprimées en pourcentage: par exemple, le trafic entre l'Europe et l'Afrique constitue 10 pour cent du trafic total en provenance et à destination de l'Europe, mais 61 pour cent du trafic en provenance et à destination de l'Afrique.

103. Le trafic intrarégional arrive en première position dans trois régions, à savoir l'Asie et l'Océanie, où il représente 70 pour cent du trafic, l'Amérique du Nord, où il atteint 40 pour cent, et l'Europe avec 35 pour cent.⁶⁰ Il arrive au deuxième rang en Amérique du Sud et en Amérique centrale et dans les Caraïbes, le trafic avec l'Amérique du Nord étant prédominant, et en Afrique et au Moyen-Orient, où la part du trafic avec l'Europe occupe la première place. Dans la CEI, en revanche, le trafic intrarégional occupe le troisième rang, le trafic avec l'Europe et l'Asie et l'Océanie se plaçant respectivement en première et en deuxième positions.

104. L'importance du trafic intrarégional donne un poids particulier aux initiatives de libéralisation régionale plurilatérales.

105. Les tendances du trafic interrégional correspondent quant à elles dans une très large mesure aux tendances du commerce de marchandises et de services, aux liens historiques et à la proximité géographique. Il y a très peu d'observations inattendues à cet égard, voire aucune, comme il ressort des chiffres ci-après.

106. Pour l'Afrique, le trafic vers l'Europe arrive en première position (61 pour cent), suivi de loin par le trafic avec l'Asie et l'Océanie, le Moyen-Orient et l'Amérique du Nord. Le trafic avec l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes et avec la CEI est pratiquement inexistant.

107. Pour l'Asie et l'Océanie, le trafic avec l'Europe et l'Amérique du Nord arrive au premier rang avec 13 pour cent, l'essentiel du trafic étant intrarégional. La part des autres régions est insignifiante.

n'a pas d'équivalent dans les fourchettes ALI car toute caractéristique incomplète ou non codée reçoit une valeur "0" dans la méthodologie QUASAR, ce qui abaisse l'ALI de l'accord bilatéral concerné.

⁶⁰ Le trafic intra-européen exclut le trafic intracommunautaire.

108. Le trafic avec l'Europe est de loin le plus important pour la CEI avec 66 pour cent du trafic total, suivi de loin par le trafic avec l'Asie et l'Océanie (14 pour cent), l'Amérique du Nord et le Moyen-Orient. Le trafic avec l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes est insignifiant.

109. L'Europe est parmi toutes les régions celle où le trafic est le moins concentré. En dehors du trafic intra-européen, dont la part s'élève à 35 pour cent, le trafic interrégional avec l'Amérique du Nord arrive au premier rang avec 25 pour cent du trafic total; viennent ensuite l'Asie et l'Océanie avec 15 pour cent et l'Afrique avec 10 pour cent; la CEI, l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes et le Moyen-Orient se situent tous à 5 pour cent.

110. Pour le Moyen-Orient, l'Europe arrive au premier rang avec 41 pour cent du trafic total, suivie par l'Asie et l'Océanie et l'Amérique du Nord. Le trafic avec les autres régions est plus limité.

111. Pour l'Amérique du Nord, l'Europe se situe également au premier rang, avec 27 pour cent du trafic total, suivie par l'Asie et l'Océanie et l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes. Le trafic avec toutes les autres régions est peu important.

112. Enfin, la région de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale et des Caraïbes est la seule pour laquelle l'Europe, avec 30 pour cent du trafic total, vient au deuxième rang. Pour des raisons évidentes, elle vient après l'Amérique du Nord, qui représente 53 pour cent du trafic. La part relative de l'Asie et de l'Océanie semble particulièrement faible, notamment eu égard à l'existence d'au moins un accord plurilatéral transpacifique sur le transport aérien, le MALIAT, et de nombreux accords commerciaux transpacifiques.

4. Analyse par caractéristique

a) Droits de trafic de cinquième liberté

113. Des droits de trafic de cinquième liberté sont accordés dans deux tiers des cas, ce qui correspond à 80 pour cent du trafic mondial. Certes, la part du trafic bénéficiant de la cinquième liberté dans le trafic total est nettement moins élevée, du fait que tous les droits ne sont pas utilisés et que le trafic réalisé dans le cadre des troisième et quatrième libertés est prépondérant. L'identification des flux de trafic relevant de la cinquième liberté s'est avérée impossible à partir des jeux de données disponibles et, à la connaissance du Secrétariat, cette identification n'a jamais été tentée. Des estimations seraient peut-être possibles dans le contexte d'un projet à plus long terme qui nécessiterait des ensembles de données relativement coûteux.⁶¹

114. Comme la désignation multiple, les droits de cinquième liberté sont souvent associés aux accords "ciel ouvert classique". Le fait que la couverture atteigne près de 80 pour cent permet toutefois de penser que la cinquième liberté est présente dans bien davantage d'accords que ceux des seuls types F et G. De façon assez paradoxale, cela peut conduire à mettre en doute le degré d'ouverture qui est censé découler de la cinquième liberté. Même si elle est fréquemment utilisée pour ouvrir telle ou telle route à la concurrence d'une partie tierce, la cinquième liberté ne serait pas accordée si largement si elle avait des effets aussi radicaux.

115. Deux éléments techniques peuvent contribuer à expliquer ce constat. En premier lieu, la WASA ne codifie que l'existence ou l'absence d'une clause accordant des droits de cinquième liberté,

⁶¹ Les ensembles de données de l'IATA et de l'OAG pourraient fournir le point de départ d'une estimation du trafic de cinquième liberté. Les données de l'IATA et de l'OAG permettraient de distinguer, parmi les services directs (c'est-à-dire les services exploités sous le même numéro de vol), entre les vols sans escale (c'est-à-dire les vols de troisième et de quatrième libertés) et les autres vols où une troisième ville est desservie (qui sont soit des vols comportant un cabotage consécutif – caractéristique très rare – ou des vols ayant une composante de cinquième liberté).

mais elle n'indique pas si ces droits sont illimités ou limités à certaines paires de villes, voire à une seule. Une évaluation correcte nécessiterait une analyse détaillée des tableaux de routes, exercice qui serait probablement très révélateur, mais complexe et long à effectuer (voir les notes méthodologiques de la partie D).

116. Deuxièmement, un examen plus attentif des droits effectivement exercés montrerait probablement que la cinquième liberté n'est réellement une nécessité que pour un petit nombre d'États contractants. En raison de leur situation géographique ou de l'insuffisance du marché local, les transporteurs peuvent avoir besoin de desservir des destinations intermédiaires ou ultérieures pour exploiter des services économiquement viables. Pour les autres transporteurs, les droits de cinquième liberté peuvent n'avoir qu'une importance limitée, et n'être utilisés que pour produire des recettes supplémentaires lors du repositionnement de leur flotte. Dans la plupart des cas, les transporteurs préfèrent desservir des marchés éloignés soit directement, si cela se justifie du point de vue commercial, ou si ce n'est pas le cas par les partages de codes et les alliances.

117. Sur le plan régional, les variations apparaissent relativement limitées, sauf dans le cas de la CEI, où les ASA pour lesquels des droits de cinquième liberté sont accordés ne représentent que 29 pour cent du trafic. Dans tous les autres cas, l'octroi de la cinquième liberté concerne au moins les deux tiers du trafic visé par les accords concernés.

b) Droits de trafic de septième liberté

118. Les droits de septième liberté restent, comme on peut s'y attendre, une caractéristique rare. Ils ne sont accordés que dans 39 accords (2 pour cent de l'ensemble des accords examinés par le QUASAR) qui représentent environ 6 pour cent du trafic visé par la WASA. Néanmoins, cette caractéristique est présente dans toutes les régions, quoique de façon négligeable dans la CEI, en Afrique, en Asie et en Océanie, et au Moyen-Orient.

119. Il faut cependant garder à l'esprit que le codage de la WASA ne fait pas de distinction entre les droits de septième liberté pour le fret, qui sont plus répandus, et les droits de septième liberté pour les passagers, qui sont très peu courants. Par ailleurs, les flux de trafic bénéficiant de la septième liberté n'ont pas pu être déterminés à partir du jeu de données dont disposait le Secrétariat. Ils pourraient toutefois être évalués dans le contexte d'un projet à plus long terme, en se servant des mêmes ensembles onéreux de données que pour le trafic de cinquième liberté.

c) Droits de trafic de cabotage

120. L'octroi de droits de cabotage apparaît très rarement dans la WASA: à deux reprises seulement, pour l'Accord Chine-Albanie et l'Accord Nouvelle-Zélande-Brunéi Darussalam, qui couvrent un trafic très limité.

121. Le trafic de cabotage n'a pas été identifié en tant que tel par le Secrétariat. Étant donné le petit nombre d'accords concernés, il serait éventuellement possible à l'aide de données appropriées de déterminer si ces droits sont utilisés, et même de faire une estimation du trafic. Une analyse plus poussée pourrait concerner au moins un autre accord qui ne figure pas dans la WASA et porte sur un trafic important (l'Accord Australie-Nouvelle-Zélande, 3,5-4 millions de passagers). De plus, des droits de cabotage sont tacitement ou expressément accordés dans plusieurs accords plurilatéraux portant sur plusieurs millions de passagers (EEA, EEAC, par exemple).

d) Désignation

122. Les résultats obtenus pour les clauses de désignation multiple sont comparables à ce que l'on a constaté pour les droits de trafic de cinquième liberté. Bien que souvent considérée comme une caractéristique libérale et moderne associée aux accords "ciel ouvert classique", la désignation

multiple n'est en fait pas limitée à ces sortes d'ASA. À l'échelle mondiale, elle apparaît dans 1 063 accords (54 pour cent des accords examinés dans le cadre du QUASAR) représentant près de 80 pour cent du trafic couvert par la WASA. Néanmoins, dans la plupart des cas, les États contractants n'ont qu'un transporteur international régulier et de ce fait n'ont pas réellement besoin de la désignation multiple, même si la situation est en train d'évoluer avec la multiplication des transporteurs à bas coût qui exploitent des services internationaux, notamment en Asie.

123. Mis à part la CEI, où elle représente 42 pour cent du trafic, dans toutes les autres régions, la désignation multiple correspond à plus des deux tiers du trafic. Elle concerne près de 95 pour cent du trafic nord-américain.

124. La codification de la WASA ne fait pas de distinction entre la double désignation et la désignation multiple. On pourrait envisager de recenser les cas où la désignation est limitée à deux compagnies aériennes, mais il faudrait pour cela utiliser la base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR) de l'OACI pour accéder au texte des accords.⁶² Nonobstant le fait que la désignation est souvent limitée à deux compagnies aériennes, il ne s'agit pas nécessairement d'une caractéristique restrictive, pour autant que les parties concernées n'aient pas plus de deux compagnies internationales chacune.

125. Il pourrait être intéressant d'analyser l'évolution dans le temps du nombre de compagnies aériennes par État contractant, compte tenu du type de trafic transporté (national, international, régulier, non régulier) et l'évolution de la participation des transporteurs à bas coût, afin de voir si le besoin de désignation multiple s'est accru et si les accords se sont adaptés en conséquence.

e) Refus/propriété

126. Le critère de propriété substantielle et de contrôle effectif (SOEC) reste globalement prédominant, puisqu'il représente 90 pour cent du trafic total, et varie très peu d'une région à l'autre.⁶³ L'omniprésence du critère de SOEC doit toutefois être relativisée pour au moins deux raisons. D'une part, comme on l'a vu précédemment (section 4 de l'analyse au niveau mondial), la WASA codifie uniquement la nature de la disposition de refus/propriété, et non son contenu effectif, qui peut être plus ou moins restrictif. D'autre part, les dérogations à cette obligation sont courantes. Ainsi, un suivi statistique des dérogations accordées montrerait aussi que la réalité est plus complexe et plus libérale, encore que moins stable, que ces chiffres ne semblent l'indiquer.

127. Le critère du principal établissement intervient à raison de moins de 8 pour cent du trafic total. Il est utilisé principalement en Asie et en Océanie, dans des accords visant 14,5 pour cent du trafic régional, en Amérique du Nord (5,6 pour cent) et en Europe (5,2 pour cent). Dans les autres régions, ce critère est quasiment inexistant.

128. Le critère de la communauté d'intérêts représente environ 2 pour cent du trafic dans la région de la CEI et est insignifiant dans toutes les autres régions.

129. Enfin, la WASA contient une catégorie "non déterminé" qui représente 2 pour cent du trafic mondial, mais 18 pour cent du trafic dans la région de la CEI.

⁶² Sur les 2 204 accords répertoriés dans la WASA, seuls 1 837 sont enregistrés dans la DAGMAR et il faudrait que le Secrétariat obtienne le texte des accords restants. La base de données DAGMAR de l'OACI est accessible à l'adresse: http://icao.int/applications/dagmar/main.cfm?UserLang=_f.

⁶³ Ce critère concerne 91 pour cent du trafic en Europe. Ce chiffre doit être relativisé eu égard aux décisions de novembre 2002 de la Cour européenne de justice rendant obligatoire le critère de la communauté d'intérêts pour tous les accords liant des États membres des CE.

f) Capacité

130. La détermination préalable est la caractéristique dominante pour ce qui est de la capacité, avec près de 44 pour cent du trafic mondial. Elle représente cependant plus de 90 pour cent du trafic dans la CEI, et seulement 10 pour cent en Amérique du Nord.

131. Selon des données empiriques⁶⁴, la détermination préalable de la capacité serait un élément restrictif pour l'accès aux marchés, même si ses effets réels sont très variables en pratique. Une clause de détermination préalable limitant la capacité à un niveau très supérieur au potentiel commercial d'une paire de villes équivaut en pratique à une clause de libre détermination.

132. Le détail des clauses de capacité fait souvent l'objet de mémorandums confidentiels qui ne sont pas notifiés à l'OACI. Même s'ils étaient accessibles, par exemple par l'application DAGMAR de l'OACI, il serait difficile d'évaluer si ces clauses limitent véritablement le trafic aussi longtemps que les tableaux de routes ne sont pas pris en considération.

133. Deux ensembles de critères pourraient néanmoins être utilisés pour juger du degré d'ouverture pour ce qui est de la capacité et des routes. Le premier est d'ordre commercial: les paires de villes particulières visées par le tableau de routes présentent-elles un intérêt commercial? Des paires attrayantes d'un point de vue commercial sont-elles absentes du tableau? Les clauses de capacité (fréquence, nombre de sièges, changement d'aéronef) offertes par l'accord épuisent-elles le potentiel commercial des paires de villes concernées? L'information concernant le potentiel commercial des paires de villes est très recherchée et l'IATA, par exemple, organise régulièrement des réunions ("routes") sur ce sujet. En pratique, cette information est concentrée par les deux compagnies aériennes des deux pays desservis auxquelles s'ajoutent les principales "compagnies aériennes de dimension mondiale" et les transporteurs de cinquième et sixième libertés, les prestataires SIR (dans le cadre des offres de services MIDT), certaines sociétés de conseils très spécialisées (Air Transport Intelligence (ATI), Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA), OAG) et les services de planification des fabricants d'aéronefs. Toutefois, le point de vue différent adopté par Boeing et Airbus quant à l'intensification du modèle de réseau en étoile (auquel l'A380 serait particulièrement adapté), contre la multiplication des liaisons par paire de villes (le Boeing 787 étant dans ce cas semble-t-il le mieux placé), est un exemple des incertitudes qui entourent ce type d'information. De même, s'agissant de la capacité accordée sur telle ou telle paire de villes, seul un petit nombre d'experts savent si une capacité de deux vols par semaine entre Paris et Chengdu est restrictive ou non.

134. Le deuxième type de critère consiste en une comparaison des capacités et des routes reconnues par un pays à ses partenaires dans le cadre d'un type donné d'ASA. Cette comparaison pourrait prendre la forme d'une matrice de route, dont le tableau B6 constitue un exemple. Pour chaque route, le niveau de capacité accordé pourrait être évalué au moyen d'un indice. Un tel indice prendrait en considération un certain nombre de paramètres, dont:

- le trafic international total des deux aéroports concernés;
- la taille relative de ces deux aéroports, sachant que le volume de trafic entre une paire de villes données est largement déterminé par le plus petit des aéroports concernés (par exemple Bruxelles-Beijing, comparé à Londres-Beijing);
- le niveau de développement des parties concernées, dans la mesure où cela influe sur le volume et la nature du trafic (vol régulier ou non régulier, classe affaires ou classe

⁶⁴ D'après les négociateurs des services aériens, les caractéristiques de capacité et de route sont essentielles, du fait que les accords sont souvent très similaires (tous pratiquement prévoient la propriété substantielle et le contrôle effectif et la double approbation des tarifs, qui n'est jamais appliquée en pratique, sauf à la dénonciation de l'accord), et que ce qui intéresse principalement les compagnies aériennes, d'après les informations qu'elles donnent à leurs gouvernements nationaux, est le potentiel commercial des paires de villes.

- économique), au moyen d'indicateurs tels que le PIB par habitant ou la part du transport aérien de passagers dans le commerce total;
- la distance entre les deux aéroports;
 - la capacité accordée pour la paire de villes⁶⁵; et, éventuellement,
 - le coefficient de remplissage.

Tableau B6
Modèle pour la comparaison des routes et de la capacité accordées

Partie A	Partenaires bilatéraux pour les ASA de type F: parties B, C, D et E				
	1 ^{ère} ville	2 ^{ème} ville	3 ^{ème} ville	4 ^{ème} ville	5 ^{ème} ville
1 ^{ère} ville	B, C, D	C, D			
2 ^{ème} ville	B, F				
3 ^{ème} ville					
4 ^{ème} ville					
5 ^{ème} ville					

Source: Secrétariat de l'OMC.

135. Ces comparaisons doivent être assorties de réserves. Par exemple, il y a des raisons évidentes à ce que la clause de capacité d'un accord, par exemple entre le Mali et la Chine et portant sur les capitales (Bamako-Beijing), soit de moindre portée que la clause de capacité concernant Beijing et Londres. Il serait toutefois possible d'en tirer des déductions utiles lorsque les villes concernées sont situées à des distances comparables, et ont des niveaux de développement et des volumes de trafic comparables (par exemple Beijing d'une part, Paris, Frankfort et Londres d'autre part).

136. La deuxième clause de capacité la plus fréquente est la clause Bermudes I, qui correspond à 26 pour cent du trafic mondial, avec peu de variation selon les régions. La seule exception est la région de la CEI où, la clause de détermination préalable étant très fréquente, la clause Bermudes I n'apparaît que dans des ASA représentant moins de 4 pour cent du trafic.

137. Bermudes I est un critère semi-libéral où le contrôle de la capacité a lieu *ex post*. Le degré de restriction effectif dépend de la façon dont chaque partie exerce le contrôle. Étant donné que ce type de contrôle *a posteriori* est difficilement compatible avec une politique libérale en matière de capacité, ce critère a été évalué comme étant semi-libéral dans le cadre du QUASAR. De même, l'absence d'obligation d'échanger des statistiques, qui est combinée avec le critère Bermudes I dans 70 cas sur 341, est une autre indication de l'ouverture relative que permet cette clause de capacité.⁶⁶

138. Le critère de capacité le plus libéral, celui de la libre détermination, représente 18 pour cent du trafic mondial, mais concerne jusqu'à 46 pour cent du trafic en Amérique du Nord. Son importance est réduite en Afrique et dans la CEI.

139. Enfin, la WASA contient une catégorie "indéterminé" pour la capacité dont le poids est significatif puisqu'elle représente 12 pour cent du trafic total et pratiquement deux fois autant en Europe.

g) Tarifs

140. La libre détermination, clause de tarification la plus libérale, a une importance très limitée. On ne la trouve que dans une région, l'Asie et l'Océanie, dans des ASA concernant 310 000 passagers,

⁶⁵ Ces données peuvent être obtenues dans le Guide officiel des compagnies aériennes.

⁶⁶ Une amélioration possible de la méthodologie QUASAR pourrait consister à donner plus de poids à la combinaison de certaines caractéristiques, par exemple une clause Bermudes I et l'absence d'échange de statistiques.

soit 0,25 pour cent du trafic régional.⁶⁷ Deux autres caractéristiques semi-libérales, à savoir la tarification par zone et le pays d'origine, sont également peu significatives.

141. La clause tarifaire prédominante est la double approbation, qui concerne 73 pour cent du trafic total, plus de 90 pour cent du trafic en Asie et Océanie et environ 50 pour cent du trafic en Amérique latine, dans les Caraïbes et en Amérique du Nord. Dans ces deux régions, plusieurs accords "ciel ouvert classique" sont en vigueur.

142. Une clause semi-libérale, la double désapprobation, se classe loin derrière en deuxième position. Elle représente 20 pour cent du trafic mondial, mais jusqu'à 45 pour cent du trafic en Amérique du Nord et un peu moins de 7 pour cent en Asie et Océanie. Enfin, la WASA prévoit une catégorie "indéterminé" pour les tarifs, qui recouvre environ 4 pour cent du trafic mondial.

143. Comme on l'a vu à la section 4 de l'analyse au niveau mondial, ces résultats peuvent paraître assez surprenants compte tenu des pratiques de gestion de la recette unitaire, qui autorisent des variations significatives du prix d'une même place d'avion en fonction du moment de l'achat et du coefficient de remplissage de l'appareil. Ces pratiques supposent un degré de souplesse tarifaire qui semble difficile à concilier avec un système de tarification complètement administré *a priori*. Néanmoins, hormis les rares cas qui ont fait la une de l'actualité (lorsque par exemple les autorités italiennes ont entrepris de vérifier les tarifs de British Airways en 2004), les pratiques tarifaires sont peu évoquées et les problèmes éventuels sont réglés la plupart du temps discrètement par voie de consultations bilatérales.

h) Arrangements de coopération

144. Les clauses autorisant des arrangements de coopération sont présentes dans des ASA qui ne représentent que le quart du trafic mondial. Si elles concernent plus de 70 pour cent du trafic en Amérique du Nord, leur importance est réduite en Afrique et dans la CEI. Comme nous l'avons expliqué à la section 4 de l'analyse au niveau mondial, ce type d'arrangement est plus répandu en pratique que ces chiffres ne le laissent supposer.

i) Échange de statistiques

145. L'absence d'échange obligatoire de statistiques entre gouvernements témoigne d'une intention de ne pas contrôler de près l'évolution des capacités et des prix.

146. Il y a trois régions où l'échange de statistiques est relativement peu important, à savoir l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale et les Caraïbes, l'Amérique du Nord et la CEI. Les accords exigeant l'échange de statistiques représentent 63 pour cent du trafic mondial, mais plus de 80 pour cent du trafic en Asie et en Océanie.

⁶⁷ Les accords concernés sont les suivants: Nouvelle-Zélande-Singapour, Nouvelle-Zélande-Brunéi Darussalam et Îles Marshall-Nauru.