

PARTIE D

NOTES MÉTHODOLOGIQUES ET AMÉLIORATIONS POSSIBLES

A. NOTES MÉTHODOLOGIQUES

1. La présente section décrit en détail la méthodologie utilisée par le Secrétariat pour évaluer le degré de libéralisation des régimes de transports aériens à l'échelle mondiale (méthodologie QUASAR). Elle vise à donner toute l'information nécessaire pour reproduire les calculs effectués par le Secrétariat.

2. En proposant autant que possible sa méthodologie en "libre accès", le Secrétariat entend permettre à tout chercheur ou professionnel intéressé d'élargir, de corriger, et plus généralement d'améliorer son analyse. Il devrait donc être possible, par exemple, de codifier des ASA qui ne font pas partie de l'échantillon actuel de l'OACI ou de modifier la codification de certains ASA de l'échantillon, afin de tenir compte d'éléments d'accès aux marchés supplémentaires (des routes, par exemple), d'écarter certains éléments actuellement pris en compte, ou de pondérer différemment les divers éléments de l'accès aux marchés.

3. Le Secrétariat est disposé à communiquer les feuilles de données Excel pertinentes du QUASAR sur demande. On notera que les données en question, bien que fortement remaniées, sont tirées pour beaucoup de l'édition 2005 de la base de données WASA de l'OACI, et sont donc protégées par le droit d'auteur.¹ De la même manière, les données sur le trafic ont été gracieusement fournies par l'IATA étant entendu que les nombres de passagers exacts resteraient confidentiels et que seules des fourchettes de trafic seraient divulguées.²

4. La présente section est organisée en cinq parties. La partie 1 décrit la portée des ASA bilatéraux analysés et les limitations concernant l'information figurant dans la WASA. La partie 2 explique le système de pondération et la conception de l'indice de libéralisation aérienne, et la partie 3 traite de l'identification de "types" d'ASA bilatéraux. Le choix des données de trafic est décrit dans la partie 4, tandis que la partie 5 illustre les indicateurs supplémentaires qui ont été retenus.

1. Portée de l'analyse

5. Comme cela a été expliqué dans la partie A du présent document, l'analyse du Secrétariat se fonde sur les données figurant dans l'édition 2005 de la base de données WASA de l'OACI sur CD-ROM. Cette base de données contient des résumés codifiés des principales dispositions de tous les ASA bilatéraux déposés auprès de l'OACI par ses États contractants³ et aussi, pour la première fois dans cette édition, d'un certain nombre d'ASA que l'OACI a recensés de sa propre initiative. En outre, à la différence des éditions papier de la base de données WASA publiées auparavant, la version CD-ROM offre également la possibilité d'effectuer des recherches dans la base de données, ce qui a été décisif pour permettre au Secrétariat de mener son analyse.

6. La version 2005 de la WASA contient plus de 2 200 ASA bilatéraux. Si ce projet de l'OACI constitue une initiative de grande ampleur, considérée comme la meilleure source d'information et la

¹ La base de données WASA de l'OACI peut être achetée à l'adresse:
<http://icaodsu.openface.ca/documentItemView.ch2?ID=9515>.

² Les Membres qui souhaiteraient obtenir – moyennant paiement – des données statistiques plus détaillées doivent contacter le Service des renseignements commerciaux de l'IATA à l'adresse bis@iata.org.

³ En fait, la WASA 2005 contient également des données sur des territoires qui ne sont pas des États contractants de l'OACI, à savoir: Antilles néerlandaises; Aruba; Hong Kong, Chine; Macao, Chine; Samoa américaines; Tuvalu. Par ailleurs, la WASA ne couvre pas la totalité des 189 États contractants de l'OACI, étant donné qu'elle ne contient aucune information sur les États suivants: Andorre, Belize, Érythrée, États fédérés de Micronésie, Kiribati, Monaco, Palaos, Saint-Vincent, San Marin, Tadjikistan et Timor Leste. Dans tout le présent document, les pays et territoires qui figurent dans la WASA sont appelés États contractants.

plus complète sur le contenu des accords⁴, la base de données n'en présente pas moins certaines limites sur le plan de l'exhaustivité.

7. La pratique consistant à enregistrer les accords bilatéraux auprès de l'OACI a apparemment diminué au cours de la période récente, en dépit de l'obligation à cet effet énoncée dans la Convention de Chicago.⁵ Le nombre d'accords enregistrés auprès de l'OACI est estimé à environ 60 pour cent de tous les accords actuellement en vigueur.⁶ Consciente de l'ampleur du problème, l'OACI a commencé à rechercher les accords non enregistrés et à les incorporer dans la WASA. La version 2005 de la base de données contient 133 accords qui n'ont pas été enregistrés.⁷

8. Le Secrétariat s'est intéressé uniquement aux ASA portant sur des services de passagers réguliers. Si l'on trouve aussi dans la base de données WASA des informations sur les services non réguliers et sur le fret, souvent les clauses pertinentes ne sont pas codifiées séparément.⁸ Dans le cas du fret, par exemple, en dehors de quelques clauses portant uniquement sur le fret, la codification de la WASA renvoie indistinctement aux "services réguliers de transport des passagers, de leurs bagages, des marchandises et du courrier".

9. Dans certains cas, l'information produite par la WASA a dû être modifiée ou assortie de réserves, soit eu égard aux ASA concernés, soit en raison de la codification de leurs caractéristiques principales, afin de tenter de remédier à certaines lacunes de la base de données.

a) Limitations concernant les accords sur les services aériens recensés dans la WASA

10. À moins qu'un accord bilatéral notifié antérieurement à l'OACI ait été modifié ou dénoncé officiellement, il continue de figurer dans la base de données WASA. De ce fait, l'édition de 2005 contient également un certain nombre d'accords périmés. C'est notamment le cas des ASA conclus entre les États membres des CE, qui ont été annulés et remplacés par l'adoption du troisième et dernier train de mesures de libéralisation de la Commission.⁹ Depuis lors, les CE fonctionnent pratiquement comme un marché intérieur, où le cabotage autonome (ce que l'on appelle la neuvième liberté) est par exemple autorisé et où toutes les restrictions sur la propriété étrangère sont levées à l'égard des ressortissants des États membres des CE. Au vu de ces considérations, le Secrétariat a exclu tous les ASA intracommunautaires répertoriés dans la WASA de son analyse.

11. Une deuxième réserve concerne les ASA conclus par des États qui n'existent plus ou ont changé de nom. Dans le cas de l'URSS, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, les accords bilatéraux correspondants ont été réattribués, respectivement, à la Fédération de Russie (le principal point de trafic et où se trouve l'ancienne capitale Moscou), à la République tchèque (le principal point de trafic et où se trouve l'ancienne capitale Prague) et à la Serbie-et-Monténégro (le principal point de trafic et où se trouve l'ancienne capitale Belgrade). Les ASA enregistrés au nom du Zaïre ont été transférés à la République démocratique du Congo.

⁴ *Airline Business*, avril 2006.

⁵ Voir, en particulier, l'appendice A de la Résolution 18 adoptée à l'Assemblée de 2004 de l'OACI, qui indique que l'Assemblée "a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI".

⁶ *Airline Business*, avril 2006.

⁷ Ces accords non enregistrés sont indiqués dans la base de données par le symbole "N" placé avant le numéro de l'accord.

⁸ La base de données WASA (2005) ne contient que sept accords portant sur des services non réguliers indépendamment de tout autre accord entre les parties concernées: un échantillon consacré uniquement aux services non réguliers aurait de ce fait été trop restreint.

⁹ Pour une analyse plus complète, voir compilation, page 236.

12. Les noms enregistrés dans la WASA - souvent de façon abrégée - d'un certain nombre d'États contractants de l'OACI ont également été modifiés afin de les rendre plus conformes à la terminologie utilisée à l'OMC.¹⁰ On s'est également référé à la pratique de l'OMC, plutôt qu'à celle de l'OACI, pour la définition des régions géographiques.¹¹

13. Dans certains cas, la WASA contient plus d'un ASA bilatéral entre deux mêmes parties. Cela est dû parfois, mais pas exclusivement, à la réorganisation des États.¹² Pour décider quels ASA devaient être pris en considération pour l'analyse, le Secrétariat a retenu l'accord le plus récent, sauf dans le cas des accords portant sur des services non réguliers, auquel cas l'accord bilatéral - antérieur - concernant des services réguliers a été retenu.

b) Réserves concernant la codification OACI des accords sur les services aériens

14. La base de données WASA contient des ASA qui ont été modifiés mais sont encore répertoriés dans leur version ancienne.¹³ Cela tient en partie au fait que ces accords n'ont pas été notifiés comme il se doit à l'OACI, et en partie à l'intervalle entre la conclusion d'un accord bilatéral et son inclusion dans la base de données de l'OACI.¹⁴

15. Afin de remplacer ces ASA périmés par leurs versions plus récentes, le Secrétariat de l'OMC aurait eu besoin du texte des accords en question pour codifier leurs principales caractéristiques d'accès aux marchés. Un tel exercice aurait demandé beaucoup de temps et de ressources, et aurait inévitablement abouti à un résultat déséquilibré sur les plans géographique et linguistique. Le Secrétariat s'en est donc tenu aux renseignements figurant dans la WASA, qui demeurent en tout état de cause la meilleure source disponible de renseignements codifiés sur les ASA bilatéraux. Pour la même raison, les accords bilatéraux que l'OACI n'a pas enregistrés dans la WASA n'ont pas été pris en compte, et aucune tentative n'a été faite pour rendre compte de l'évolution historique des politiques bilatérales dans le domaine aérien d'après les codes de la WASA.

16. Une réserve supplémentaire au sujet des codes utilisés dans la WASA est que les renseignements sur l'accès aux marchés commercialement sensibles (concernant par exemple les restrictions de capacité) figurent normalement dans des mémorandums d'accord ou des échanges de notes confidentiels qui ne sont pas déposés auprès de l'OACI avec le texte de l'ASA, et ne sont donc pas repris dans la codification de l'OACI. D'autre part, même si les parties ne se sont pas entendues expressément pour modifier les dispositions d'un ASA, son application, dans certains cas, peut être plus libérale dans la pratique. Par exemple, des modifications de la structure du capital d'une compagnie aérienne peuvent être contraires aux dispositions convenues dans la clause de refus/désignation d'un accord bilatéral, mais l'État contractant concerné peut décider de ne pas soulever d'objections ou d'accorder une dérogation.

¹⁰ En dehors des abréviations, les modifications ont concerné: Hong Kong, Chine (au lieu de Chine, RAS de Hong Kong); Macao, Chine (au lieu de Chine, RAS de Macao); République kirghize (au lieu de Kirghizistan); Moldova (au lieu de République de Moldova); République slovaque (au lieu de Slovaquie); Tanzanie (au lieu de République-Unie de Tanzanie); République bolivarienne du Venezuela (au lieu de Venezuela).

¹¹ Sept régions ont été définies: Afrique; Asie et Océanie; Communauté d'États indépendants; Europe; Moyen-Orient; Amérique du Nord; Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes.

¹² Les ASA conclus par l'ancienne République démocratique allemande, par exemple, sont répertoriés sous l'entrée Allemagne.

¹³ Une information fragmentaire peut être recueillie sur les nouveaux ASA ou les ASA modifiés dans les revues spécialisées et dans la presse.

¹⁴ En moyenne, il semble exister un décalage de quatre ans entre la conclusion d'un ASA et son apparition dans la base de données WASA. Les ASA les plus récents que contient l'édition 2005 de la WASA, qui a été publiée en mai 2006, datent de février 2003.

17. La WASA contient également des renseignements codifiés sur les échanges de routes.¹⁵ Le Secrétariat de l'OACI admet cependant que cette information, dans la plupart des cas, n'est pas très facilement quantifiable, car le caractère ouvert ou restrictif de certaines routes est difficile à quantifier. Pour pouvoir interpréter les dispositions, les droits ou les restrictions prévus en application d'un tableau de routes, il faudrait revenir au texte de l'accord bilatéral en question. Compte tenu de ces difficultés, l'information concernant les routes recueillie dans la WASA n'a pas été prise en considération dans le QUASAR.

18. Dans certains cas, le Secrétariat de l'OACI n'a pas été en mesure de codifier les clauses d'accès aux marchés de certains accords bilatéraux dont le texte était ambigu, manquait d'informations ou n'était pas assez détaillé. Pour ces cas, le Secrétariat de l'OMC a attribué une pondération de zéro à la caractéristique concernée (voir ci-après). Dans d'autres cas, des erreurs de codification ont été repérées et corrigées en conséquence.¹⁶

2. Système de pondération - Indice de libéralisation aérienne

19. À partir de l'échantillon d'ASA bilatéraux ainsi modifié, le Secrétariat a élaboré un indice d'ouverture des ASA. La base de données WASA contient bien une classification rudimentaire des accords bilatéraux (approche traditionnelle, transitoire et libéralisation intégrale), qui reprend la classification des modèles d'accords sur les services aériens (TASA) de l'OACI, mais la presque totalité des accords bilatéraux répertoriés dans la WASA relève de l'approche traditionnelle (1 982 sur 2 201), seulement 154 accords étant classés sous l'approche transitoire et 65 sous celle de la libéralisation intégrale. On a considéré que ces catégories étaient trop générales pour permettre une étude détaillée du degré d'ouverture des accords bilatéraux, et le Secrétariat a donc entrepris d'élaborer son propre indice, l'ALI.

20. Ce travail a comporté trois étapes principales: a) la sélection, parmi les principales clauses codifiées dans la base de données WASA, des caractéristiques d'accès aux marchés considérées comme étant les indicateurs les plus pertinents du degré d'ouverture; b) l'évaluation de l'importance relative de chaque caractéristique de l'ALI; et c) une évaluation détaillée de la codification, dans la WASA, des variantes de chaque caractéristique d'accès aux marchés afin de déterminer leurs poids relatifs.

21. Conscient du degré d'arbitraire inhérent à ce type d'exercice, notamment pour ce qui est de l'attribution des pondérations relatives, le Secrétariat a mis au point, en plus d'un système de pondération "standard", trois systèmes supplémentaires, chacun donnant comparativement plus de poids à une caractéristique spécifique d'accès aux marchés. Ces systèmes de pondération non standard visent à prendre en considération trois situations géographiques et économiques spécifiques qui peuvent influencer la valeur attribuée aux différentes caractéristiques d'accès aux marchés des accords bilatéraux. Les trois situations et les méthodes de pondération qui leur sont associées sont expliquées à la section d).

¹⁵ Un ASA "contient généralement un tableau de routes et il contient souvent aussi des conditions, certaines ayant la forme de restrictions, qui sont attachées à certaines des routes convenues ou à la totalité de ces routes, ou à l'exercice de droits le long de ces routes" (notes explicatives sur la WASA, page 14).

¹⁶ En particulier, on a constaté des cas où deux codes de capacité différents avaient été attribués au même ASA, alors que les codes auraient dû être exclusifs. Les modifications suivantes ont donc été apportées: Accord # 2907 (Fidji – États-Unis), valeur "1" pour la libre détermination et valeur "0" pour tous les autres champs; Accord # 3883 (Japon – Jordanie), valeur "1" pour autres et valeur "0" pour tous les autres champs; Accord # 4196 (Allemagne – Malte) – qui en définitive a été écarté étant donné qu'il concerne deux États membres des CE – valeur "1" pour la détermination préalable et valeur "0" pour tous les autres champs.

22. L'ensemble du processus de sélection et de pondération a été mené en consultation avec un groupe de professionnels, d'experts gouvernementaux, de fonctionnaires internationaux et d'universitaires compétents dans le domaine aérien.

a) Sélection des caractéristiques d'accès aux marchés

23. Les caractéristiques des ASA prises en considération dans l'ALI sont les suivantes (le paragraphe des notes explicatives sur la base de données WASA contenant la définition de la clause est indiqué entre parenthèses):

1. **Octroi de droits**, autrement dit le droit d'exécuter des services entre deux États contractants (30). En particulier, et comme cela a été expliqué dans la partie A du présent document (voir, en particulier, le tableau A2), les droits suivants ont été pris en considération:
 - a. Droits de cinquième liberté (30.2)
 - b. Droits de septième liberté (30.4)
 - c. Cabotage (30.5)¹⁷;
2. **Désignation**, à savoir le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour exercer les droits d'exploiter les services aériens convenus (14);
3. **Refus**, à savoir les conditions exigées de la compagnie aérienne désignée de l'autre partie pour avoir le droit d'exploiter des services (46);
4. **Clause de capacité**, à savoir le régime qui détermine la capacité (du point de vue du volume de trafic, de la fréquence ou de la régularité du service et/ou du (des) type(s) d'appareil qui sont autorisés pour les services convenus (48.1-48.3);
5. **Approbaton des tarifs**, à savoir le régime auquel obéit l'approbaton de la tarification des services entre les États contractants (53.1-53.5);
6. **Statistiques**, à savoir l'échange, ou autre, de statistiques de la part des États contractants ou de leurs compagnies aériennes (27); et
7. **Arrangements de coopération**, à savoir le droit pour les compagnies aériennes désignées de conclure des arrangements de commercialisation en coopération (33).

24. La sélection de ces caractéristiques¹⁸ comme indicateurs du degré d'ouverture a été relativement simple, à l'exception peut-être des deux dernières. En ce qui concerne les statistiques, un ASA qui n'exige pas que des statistiques soient échangées, même s'il n'est pas en soi nécessairement libéral, témoigne de l'intention des parties de ne pas contrôler l'évolution et la performance de leurs compagnies aériennes respectives. De fait, les ASA ouverts, souvent, n'exigent pas l'échange de statistiques.

25. En ce qui concerne les arrangements de coopération, malheureusement, la WASA n'établit pas de distinction plus poussée entre les types d'arrangements de coopération autorisés, bien qu'il eût été intéressant de déterminer si, en particulier, le partage des codes au bénéfice de parties tierces est

¹⁷ Les codes de la WASA ne permettent pas de distinguer comme il conviendrait de le faire entre le cabotage consécutif et le cabotage autonome.

¹⁸ Pour plus d'explications et de détails sur chacune des caractéristiques, voir compilation, pages 205-247.

autorisé.¹⁹ Quoi qu'il en soit, la possibilité de conclure des arrangements de coopération confère un certain nombre d'avantages commerciaux aux transporteurs concernés et a donc été identifiée comme un indicateur d'ouverture relative dans les accords bilatéraux.²⁰

26. Les routes échangées, ainsi que toute condition ou restriction attachée à ces routes auraient de toute évidence été des indicateurs essentiels à envisager. Cependant, pour les raisons précisées plus haut, cet aspect n'a pas été retenu (les paragraphes pertinents des notes explicatives de la WASA sont les paragraphes 55 à 59).

b) Importance relative de chaque caractéristique d'accès aux marchés dans l'indice de libéralisation aérienne

27. Une fois identifiées les sept caractéristiques principales, l'étape suivante a consisté à déterminer leur importance relative en tant qu'indicateurs d'ouverture, compte tenu du fait que, comme on l'a expliqué dans la partie A, la valeur ALI maximum qu'un ASA déterminé peut obtenir a été fixée à 50.

28. Le tableau D1 montre l'importance relative de chaque caractéristique dans le système de pondération standard. Chaque caractéristique présente un certain nombre de variantes possibles (ou dans le cas de l'octroi de droits, cumulatives). Ce tableau indique uniquement les points attribués à l'option la plus libérale.

Tableau D1
Importance relative des caractéristiques d'accès aux marchés
dans l'indice de libéralisation aérienne

Caractéristiques	Points maximum	Poids relatif
1. Octroi de droits	18	36%
<i>a. Cinquième liberté</i>	6	12%
<i>b. Septième liberté</i>	6	12%
<i>c. Cabotage</i>	6	12%
2. Désignation	4	8%
3. Refus	8	16%
4. Capacité	8	16%
5. Tarifs	8	16%
6. Statistiques	1	2%
7. Arrangements de coopération	3	6%
Total	50	100%

Source: Secrétariat de l'OMC.

29. Cumulativement, les droits de trafic ont reçu la plus forte pondération car on considère qu'ils constituent la partie essentielle d'un ASA. Dans la même optique, il n'a été attribué aucun point dans l'ALI aux droits de troisième et de quatrième liberté, qui sont la caractéristique d'accès la plus

¹⁹ Pour une définition et une description plus complète, voir compilation, page 260, paragraphes 34-36.

²⁰ Pour une analyse des avantages du partage des coûts, en particulier, voir compilation, pages 258-259, paragraphes 23-26.

élémentaire d'un ASA.²¹ Une même pondération a été attribuée aussi bien aux cinquième et septième libertés qu'aux droits de cabotage.²²

30. Les clauses de refus, de capacité et de tarification représentent toutes un moyen indirect de réduire potentiellement les droits de trafic échangés, de sorte que les variantes les plus libérales de chaque caractéristique ont été considérées comme les deuxièmes indicateurs d'ouverture, avec une pondération particulière de 16 pour cent.

31. Pour ce qui concerne la désignation, le droit de désigner plus d'un transporteur diffère en importance selon le nombre de compagnies aériennes régulières en activité sur le territoire des États contractants concernés, mais n'en est pas moins révélatrice d'une approche favorable à la concurrence et a reçu, dans le système de pondération standard, une valeur de 8 pour cent. Enfin, à la lumière des considérations précédentes concernant les arrangements de coopération et les statistiques, ces caractéristiques ont reçu la pondération la plus faible, soit 3 et 1 pour cent, respectivement.

32. Pour évaluer ces pondérations, il convient de garder à l'esprit que l'ALI repose sur des indicateurs d'ouverture, plutôt que sur l'ouverture en tant que telle, étant donné que les pratiques effectives et les dispositions précises d'un ASA ne sont pas nécessairement connues. De plus, l'ALI ne rend pas compte de la pratique réglementaire actuelle sur les marchés aériens, mais se veut principalement un instrument prospectif. Par exemple, même si le cabotage est accordé dans seulement deux des accords bilatéraux enregistrés à l'heure actuelle dans la WASA, il reçoit tout de même une valeur élevée dans l'indice, afin d'illustrer l'ouverture dont témoigne l'octroi de ce droit de trafic. Une tendance à privilégier des ALI peu élevés peut donc être attendue, en raison de la philosophie progressive sur laquelle se fonde cet indice.

33. Dans le même temps, comme la base de données WASA codifie les principales clauses figurant actuellement dans les ASA bilatéraux, l'ALI ne prend pas en considération des dispositions qui seraient plus libérales, mais n'ont pas encore été éprouvées. Par exemple, la clause de refus la plus libérale qui figure dans la WASA est le critère du "principal établissement", mais une clause plus libérale pourrait être envisagée, selon laquelle la désignation des transporteurs dépendrait uniquement d'assurances données qu'un contrôle réglementaire effectif est exercé par l'État désignateur.²³

²¹ Il n'a de même été attribué aucun point à la sixième liberté, qui est la combinaison des troisième et quatrième libertés.

²² Comme cela a déjà été dit, la base de données WASA ne fait pas de distinction entre les libertés de transport de passagers ou de fret, mais indique seulement si un droit de liberté donné a été accordé. Cela risque de créer un parti pris prolibéral, du fait que les États contractants ont eu tendance à se montrer plus protectionnistes pour accorder des droits de trafic de passagers que des droits de fret (voir compilation, page 310). Des points peuvent ainsi être attribués à l'inclusion d'un droit de trafic de septième liberté qui ne porterait que sur le fret.

²³ Dans ses jugements de 2002, la Cour européenne de justice a statué que la clause de nationalité figurant dans les ASA bilatéraux des États membres des CE était illégale et devait être remplacée par une "clause communautaire". Cette clause dispose que les États membres peuvent désigner des transporteurs des CE si ces derniers ont un "établissement" dans l'État membre et sont sous le contrôle réglementaire effectif de l'État membre désignateur. La notion d'"établissement" a été interprétée de façon très large par la CEJ, étant donné qu'il pourrait s'agir de toute sorte de présence établie, comme une entreprise, un bureau de vente ou une filiale. Cela signifie qu'un transporteur des CE pourrait avoir un seul et unique principal établissement mais plusieurs agences et donc être désigné par un État membre autre que celui dans lequel il a son principal établissement (pour une discussion plus complète, voir Hörstke, "Air Carrier Ownership and Control Revisited at the Fifth Worldwide ICAO Air Transport Conference", *Annals of Air and Space Law*, Vol. XVIII, 2003).

c) Variantes de chaque caractéristique d'accès aux marchés - codes de l'OACI et pondérations relatives

34. Après avoir déterminé la ventilation globale de la valeur de l'ALI pour les sept caractéristiques d'accès aux marchés considérées, les variantes pour chaque caractéristique, et la façon dont l'OACI les codifie dans la WASA, ont été examinées en détail, de façon à évaluer leur pondération relative. Les caractéristiques peuvent être classées en deux catégories principales.

35. La première catégorie comprend la désignation, les arrangements de coopération et les statistiques, ainsi que, prises individuellement, la cinquième liberté, la septième liberté et les droits de trafic de cabotage. Dans tous les cas, le seul moyen de les évaluer est de savoir s'il y a octroi ou non. Soit la caractéristique est présente, auquel cas tous les points sont attribués, soit elle ne l'est pas, auquel cas il n'est attribué aucun point; il n'y a pas de variantes intermédiaires. La deuxième catégorie comprend les clauses de capacité, de tarification et de refus. Toutes ces caractéristiques comportent des variantes multiples, qui nécessitent l'attribution de pondérations intermédiaires. Chaque caractéristique est analysée en détail ci-après.

i) *Droits de trafic*

36. Les droits de trafic sont pondérés de façon cumulative dans l'ALI. Outre l'échange élémentaire de droits de troisième et de quatrième (et de sixième) libertés, pour lequel aucun point n'est attribué dans l'ALI, la WASA codifie la présence ou l'absence d'une disposition prévoyant le droit d'exercer la cinquième liberté, la septième liberté et le cabotage, respectivement, aux conditions fixées par les définitions suivantes.

37. Les droits de cinquième liberté sont les droits octroyés "à l'une des parties ... sur la ou les routes accordées, entre un ou des points du territoire de l'autre partie et des points intermédiaires et/ou des points ultérieurs dans des pays tiers. On considère que les droits de cinquième liberté ne sont pas accordés lorsqu'une route accordée à l'une des parties comporte la mention d'un ou plusieurs points intermédiaires et/ou de points ultérieurs dans des pays tiers mais que les droits de trafic locaux entre ce ou ces points et le territoire de l'autre partie sont refusés, ou lorsque l'octroi général de ces droits est sujet à un accord ultérieur. En revanche, si leur utilisation n'est assujettie qu'à une spécification future, par exemple la sélection d'un ou de plusieurs points, on considère que ces droits ont été octroyés".

38. On appelle droits de septième liberté l'octroi "à l'une des parties des droits ... entre un ou des points du territoire de l'autre partie et un ou des points quelconques dans des pays tiers sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de la partie bénéficiaire, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que le service se raccorde à un autre service, ou prolonge un autre service, à destination ou en provenance de la partie bénéficiaire dont relève le transporteur".

39. Les droits de cabotage désignent l'octroi "à l'une des parties de droits de trafic de cabotage entre deux points du territoire de l'autre partie, soit au moyen d'un service qui débute ou se termine sur le territoire du transporteur étranger ou hors du territoire de la partie qui accorde les droits (on parle aussi de huitième liberté ou de "cabotage consécutif"), soit au moyen d'un service "autonome" effectué entièrement à l'intérieur du territoire de la partie qui accorde les droits (on parle aussi de droits de neuvième liberté)".

40. Les codes correspondants de la WASA sont les suivants:

0 - Absence de disposition autorisant des droits de cinquième liberté, de septième liberté ou de cabotage.

1 - Présence d'une disposition autorisant des droits de cinquième liberté, de septième liberté ou de cabotage.

41. Tous les accords codifiés dans l'édition 2005 de la WASA prévoient en pratique des droits de cinquième liberté, de septième liberté et de cabotage de façon séquentielle: la septième liberté n'a pas été accordée sans la cinquième liberté, et le cabotage n'a jamais été octroyé sans les cinquième et septième libertés. On pourrait toutefois concevoir en théorie qu'un accord bilatéral autorise, par exemple, le cabotage (éventuellement pour pallier des lacunes sur le plan intérieur) sans autoriser de services internationaux consécutifs ou autonomes à un pays tiers à partir du territoire de l'État contractant concerné. Pour rendre compte de ce type de possibilités théoriques, il a été décidé d'attribuer des points séparément à chacune des libertés.

42. La ventilation de la totalité des points entre ces possibilités s'est avérée assez difficile, du fait des différences d'opinion entre les spécialistes du secteur aérien consultés quant à l'importance relative de chaque liberté. Il a finalement été décidé que l'inclusion de l'une quelconque de ces libertés dans un accord bilatéral représentait un élément important de libéralisation, qui dans tous les cas aurait des répercussions certaines sur les activités et les choix des compagnies aériennes concernées. Il a donc été conclu que le même nombre de points - six - serait attribué à chaque liberté accordée. En conséquence, un ASA qui permettrait la cinquième liberté, la septième liberté et des droits de trafic de cabotage se verrait attribuer 18 points.

ii) Désignation

43. Les notes explicatives sur la WASA définissent la désignation comme "la notification, par l'une des parties à l'autre, de la compagnie ou des compagnies aériennes qui exerceront pour cette partie les droits d'exploitation des services convenus".

44. Les codes correspondants dans la WASA sont les suivants:

0 - Caractéristique non mentionnée dans l'ASA.

1 - Désignation unique, que la WASA définit ainsi: "chacune des parties [peut] désigner une seule compagnie aérienne ...".

2 - Désignation multiple, que la WASA définit ainsi: "chacune des parties [peut] désigner une ou plusieurs compagnies aériennes ... [U]ne partie peut aussi désigner plusieurs compagnies aériennes mais avec des restrictions quant aux routes".

45. Dans tout le QUASAR, les cas pour lesquels la codification de la WASA indique qu'on ne dispose pas d'informations concernant une disposition précise ont été pondérés comme étant la variante la plus restrictive. Dans le cas de la désignation, le code "0" a donc été assimilé à la désignation unique, et il a été attribué zéro point à tous les ASA dont le code de désignation était soit de "0", soit de "1". Quatre points ont été attribués aux ASA assortis du code "2".

iii) Statistiques

46. La base de données WASA codifie en deux étapes "l'échange de statistiques, [qui] peut être obligatoire, être fait sur demande ou être requis seulement en cas de différend sur la capacité". Elle

indique, premièrement, si une clause prévoyant l'échange de statistiques est présente ou absente, et deuxièmement, si des statistiques doivent être échangées à intervalles spécifiés.²⁴

47. Les deux codes correspondants prévus dans la WASA sont les suivants:

0 - Absence d'une disposition sur l'échange de statistiques.

1 - Présence d'une disposition sur l'échange de statistiques.

0 - Absence d'une disposition sur l'échange de statistiques à intervalles spécifiés.

1 - Présence d'une disposition sur l'échange de statistiques à intervalles spécifiés.

48. Les quatre combinaisons possibles à partir de ces deux codes sont toutes présentes dans la WASA. Le Secrétariat a considéré que seule la présence simultanée de deux codes "0" pouvait garantir une absence complète d'échange de statistiques. C'est donc seulement en pareil cas qu'un point a été attribué. Pour les trois autres combinaisons, il a été attribué zéro point.

iv) *Arrangements de coopération*

49. Les arrangements de coopération sont définis comme suit par les notes explicatives sur la WASA: "... présence d'une disposition permettant des arrangements de commercialisation en coopération, par exemple en matière de réservation de capacité ou de partage de codes. Les compagnies aériennes désignées des parties peuvent conclure avec toute autre compagnie aérienne des arrangements de partage de codes en vertu desquels les services exploités dans le cadre de l'accord sur toute route ou tout secteur d'une route peuvent porter le code de la compagnie aérienne désignée, en plus de celui du transporteur exploitant le vol, comme si ces services étaient les siens. Il peut être exigé de la compagnie aérienne désignée qu'elle ait le pouvoir d'exercer les droits de trafic sur l'ensemble de la route et de l'autre compagnie aérienne qu'elle ait le pouvoir d'exercer les droits de trafic sur le secteur ou segment de route".

50. Les codes correspondants de la WASA sont:

0 - Absence d'une disposition concernant la conclusion d'arrangements de coopération.

1 - Présence d'une disposition concernant la conclusion d'arrangements de coopération.

51. Un code "1" se voit attribuer trois points, un code "0" aucun point.

v) *Capacité*

52. La base de données WASA codifie les clauses régissant la capacité, qui "représente[nt] une approche convenue d'un commun accord entre les deux gouvernements d'une question qui est d'une importance fondamentale, sur les plans commercial et opérationnel, pour leurs compagnies aériennes désignées", en quatre régimes possibles, qui sont:

²⁴ Les notes explicatives précisent que "[l]a mention d'un échange "sur demande" ne répondrait pas à ce critère" (c'est-à-dire le critère d'un échange d'informations à intervalles spécifiés).

1. La détermination préalable. Celle-ci est définie comme un arrangement permettant "que la capacité soit convenue avant le début de l'exploitation par les gouvernements ou leurs autorités aéronautiques, ou entre leurs compagnies aériennes désignées sous réserve de l'approbation gouvernementale. Lorsque la disposition sur la capacité est similaire à une clause de type Bermudes I ... mais qu'une disposition distincte exige des consultations sur la capacité ou une coordination des capacités ou encore le dépôt et l'approbation préalables des fréquences ou des horaires, il est considéré qu'il s'agit d'une détermination préalable. De même, un accord qui est à d'autres égards du type Bermudes I pourrait stipuler que les autorités aéronautiques détermineront conjointement l'application pratique des principes relatifs à la capacité. Cela signifie qu'elles interviennent dès le départ dans les questions de capacité, ce qui est l'essence même de la détermination préalable. Si la disposition relative à la capacité n'est pas nettement, à d'autres égards, une clause de détermination préalable ou ne relève d'aucun autre type défini, mais exige que les augmentations de capacité soient approuvées par les autorités compétentes, la clause sera classée comme relevant du régime de détermination préalable".

2. Le régime Bermudes I. Les notes explicatives sur la WASA précisent: "Selon cet arrangement, les gouvernements fixent les principes que les compagnies désignées devront suivre en matière de capacité, mais ils laissent à chaque compagnie la liberté initiale de déterminer sa propre capacité, sous réserve seulement d'un examen *a posteriori* par les gouvernements dans le cadre de leur procédure de consultation. Ces principes, concepts et énoncés du régime Bermudes I de réglementation de la capacité, négocié entre le Royaume-Uni et les États-Unis en 1946, ont été largement adoptés dans les accords bilatéraux. Cependant, l'adoption d'une phraséologie du type Bermudes I ne signifie pas toujours que l'application pratique des principes des Bermudes soit acceptée; les parties peuvent avoir nettement l'intention de procéder à une détermination préalable de la capacité. Le répertoire ne classe donc dans le type Bermudes I que les arrangements relatifs à la capacité qui sont "purement" de ce type, dans leur forme et leur fonctionnement. Par exemple, si un accord comporte à la fois une phraséologie du type Bermudes et une disposition, ne figurant pas nécessairement dans la clause de capacité, qui s'écarte de ces caractéristiques essentielles, le répertoire l'identifie comme étant de l'un des autres types possibles. Par ailleurs, un accord relevant du régime Bermudes I peut être renforcé par une clause qui interdit les restrictions unilatérales de la capacité."

3. La libre détermination. Celle-ci est définie comme un arrangement qui "laisse les compagnies désignées décider de la capacité sans intervention réglementaire. Les parties conviennent qu'aucune d'elles n'imposera de limitations unilatérales du volume de trafic, de la fréquence ou de la régularité du service, ou des types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées par l'autre partie, sauf dans la mesure où cela peut être nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales, dans des conditions uniformes compatibles avec l'article 15 de la Convention de Chicago. La clause peut aussi engager chacune des parties à garantir une concurrence loyale".

4. Autre clause. Cette catégorie résiduelle existe pour tous les cas où "les dispositions relatives à la capacité et les dispositions connexes ne peuvent être classées dans aucun des trois régimes précédents parce qu'elles constituent un hybride ou ne sont identifiables à aucun de ces régimes".

53. Ces régimes s'excluent mutuellement, et les codes correspondants dans la WASA sont les suivants:

0 - Absence d'une clause prévoyant un régime de capacité détermination préalable/Bermudes I/libre détermination/autre clause.

1 - Présence d'une clause prévoyant un régime de capacité détermination préalable/Bermudes I/libre détermination/autre clause.

54. En dehors de la catégorie résiduelle "autre clause", les régimes ont été indiqués ci-dessus par ordre croissant d'ouverture: la détermination préalable représente le régime le plus restrictif et zéro point a été attribué lorsqu'elle était présente, tandis que la libre détermination, clause la plus libérale, a reçu la totalité des huit points de pondération concernant la capacité. On retrouve entre les deux la clause Bermudes I, qui a un caractère hybride. Elle permet de prime abord la libre détermination de la capacité, mais se trouve limitée par un examen *a posteriori*, ce qui peut favoriser l'adoption par la suite de restrictions de capacité. Du fait de cette ambiguïté, on a considéré que la clause Bermudes I se situait à mi-chemin entre une clause de détermination préalable et une clause de libre détermination, et quatre points lui ont été attribués.

55. Conformément à la politique consistant à assimiler l'absence d'information au sujet d'une disposition spécifique à l'option la plus restrictive, les cas où les quatre régimes recevaient tous le code "0" (pour signifier qu'aucune information n'était disponible sur le régime de capacité en vigueur) ont été assimilés au scénario le plus restrictif et il leur a été attribué zéro point.

56. Pour ce qui concerne le régime "autre clause", 156 ASA ont été répertoriés dans cette catégorie, qui recouvre les cas où les conditions de capacité ne peuvent pas être classées avec certitude dans l'un des trois autres régimes de capacité. Ne pas tenir compte de ces cas aurait signifié qu'on les assimilait au régime le plus restrictif, c'est-à-dire la détermination préalable, et qu'on leur attribuait zéro point.²⁵ Le Secrétariat a donc utilisé un ensemble de codes supplémentaires pour des éléments significatifs de la capacité figurant dans la WASA, afin de déterminer l'orientation générale - restrictive ou libérale - des cas placés dans la catégorie "autre clause". Il a été estimé que cette modification, bien que nécessairement imprécise, rendrait mieux compte de la réalité que le fait d'attribuer zéro point.

57. En consultation avec le Secrétariat de l'OACI, le Secrétariat de l'OMC a pris en considération les quatre éléments de capacité suivants²⁶:

A. L'élément de capacité A concerne "la présence d'un énoncé de principes généraux régissant la capacité. De tels énoncés de principes sont la norme dans les accords du type Bermudes I, mais on en trouve aussi dans des accords qui prévoient une détermination préalable ou une libre détermination. Ces énoncés peuvent, par exemple, demander des chances égales et équitables d'exercer ses activités (ou de livrer concurrence), demander que la capacité offerte par les compagnies aériennes soit liée aux besoins du trafic ou demander que chacune des parties et des compagnies aériennes tienne compte des intérêts de l'autre partie et de l'autre ou des autres compagnies aériennes. Les clauses de détermination préalable ajoutent souvent un énoncé relatif à l'égalité et à des avantages mutuels, ou à des résultats équitables".

B. L'élément de capacité B indique "l'existence d'une formule pour le contrôle de la capacité entre les territoires des deux parties. On la rencontre souvent dans les arrangements qui prévoient une détermination préalable et elle peut soit faire partie de la clause elle-même, soit être incorporée au tableau des routes. Selon cette formule, une certaine répartition de la capacité a été envisagée ou des fréquences maximales ou minimales sont indiquées."

²⁵ Il aurait également été possible d'accorder deux points, compte tenu du fait que zéro point aurait correspondu à un pur régime de détermination préalable, mais si les termes d'un ASA avaient été purement ceux d'un régime de détermination préalable, ils auraient été codifiés comme tels par l'OACI. Le fait que le régime de capacité ait été classé dans la catégorie "autre clause" peut être vu comme l'indication qu'un certain élément d'ouverture est présent dans la clause, ce qui la positionne entre la détermination préalable et Bermudes I.

²⁶ Tous les ASA enregistrés par l'OACI dans l'édition 2005 de la WASA qui présentent un régime de capacité "autre clause" comportent au moins un des quatre éléments de capacité envisagés.

E. L'élément E se caractérise par l'inclusion d'un "énoncé de principe ou de principes qui exclut expressément tout contrôle unilatéral de la capacité. Bien que cela indique normalement un arrangement de libre détermination, on trouve aussi de tels énoncés de principes qui viennent renforcer des régimes du type Bermudes I".

G. L'élément G indique "une obligation de dépôt, pour approbation gouvernementale, de la capacité, des fréquences, des calendriers et/ou des horaires. Cette condition apparaît le plus fréquemment dans le cadre de la détermination préalable et peut, avec d'autres caractéristiques, indiquer qu'on a affaire à ce régime, mais on peut la trouver aussi dans les autres régimes de capacité. Elle peut faire partie de la clause de capacité, mais on la rencontre plus souvent séparément ou dans le tableau des routes. Cet élément peut comprendre la mention d'un certain délai et on considère qu'il est présent même s'il se rapporte seulement aux augmentations de capacité".

58. Les codes correspondants de la WASA sont:

0 - Absence d'un élément de capacité A/B/E/G.

1 - Présence d'un élément de capacité A/B/E/G.

59. À partir de ces codes de capacité supplémentaires, les cas de la catégorie "autre clause" ont été reclassés dans l'une des deux catégories "autre clause restrictive" ou "autre clause libérale". L'hypothèse de travail utilisée a été qu'un régime "autre clause restrictive" s'applique chaque fois que les éléments A (énoncé de principes généraux régissant la capacité), B (existence d'une formule pour le contrôle de la capacité) ou G (obligation de dépôt de la capacité) reçoivent le code "1" et qu'un régime "autre clause libérale" est exercé lorsque l'élément E (exclusion de tout contrôle unilatéral de la capacité) reçoit le code "1".

60. Du point de vue de la pondération, on a considéré que la catégorie "autre clause restrictive" se situait entre la détermination préalable et Bermudes I et il lui a donc été attribué un nombre de points intermédiaire entre ces deux catégories, c'est-à-dire deux, la moyenne de zéro et de quatre. Selon la même logique, on a attribué six points, soit la moyenne de quatre et de huit, à la catégorie "autre clause libérale", qui se situe entre Bermudes I et la libre détermination.

61. Du point de vue de la représentation graphique dans l'analyse par l'État contractant, la catégorie "autre clause" n'a pas été indiquée séparément. Le graphique 4, dans les profils des États contractants, assimile cette catégorie à la catégorie "indéterminé". La représentation à part de la catégorie "autre clause" a été rendue impossible, le Secrétariat ayant manqué de temps, par le travail de codification supplémentaire lié à l'identification des catégories "autre clause restrictive" et "autre clause libérale".

vi) *Tarifs*

62. Les clauses d'approbation des tarifs sont codifiées dans la base de données WASA en fonction du type de régime tarifaire et des procédures de notification et de dépôt envisagées. Pour les besoins de l'ALI, on a prêté attention uniquement au type de clause d'approbation des tarifs en vigueur, plutôt qu'aux modalités de la clause. L'OACI codifie cinq régimes d'approbation des tarifs, qui sont:

1. La double approbation. Les notes explicatives sur la WASA indiquent: "Cette méthode de la "double approbation" exige l'approbation par les deux parties des tarifs ou des accords tarifaires pour que ces tarifs puissent entrer en vigueur. [...] Les autorités aéronautiques peuvent donner [leur accord] expressément ou tacitement. La nécessité de l'approbation expresse sera indiquée par l'emploi du verbe "devoir" ou du présent ou futur de l'indicatif. La possibilité de l'approbation tacite est exprimée par exemple par la formule "peut donner une approbation expresse" ou par une indication

selon laquelle le tarif sera considéré comme approuvé si aucune des deux parties n'a notifié ou exprimé sa désapprobation dans un délai fixé. [...] Une certaine souplesse est parfois prévue pour modifier ce délai."

2. Le pays d'origine. Lorsque ce régime est présent, une partie "ne peut désapprouver des tarifs que pour les vols ayant leur origine sur son propre territoire".

3. La double désapprobation. La définition de la WASA se lit comme suit: "Suivant la méthode de la "double désapprobation", les tarifs entrent en vigueur à moins d'avoir été désapprouvés par les deux autorités aéronautiques. Comme dans les cas des méthodes du pays d'origine et de la libre tarification, l'objectif est de limiter l'intervention gouvernementale et de laisser davantage de latitude aux compagnies aériennes désignées."

4. La libre tarification. Les notes explicatives indiquent: "Suivant cette méthode, les tarifs ne sont soumis à l'approbation d'aucune partie."

5. Les zones tarifaires. Outre les quatre régimes autonomes susmentionnés, la base de données WASA comprend aussi ce régime, que l'on trouve dans quelques accords bilatéraux et qui suppose "un ou plusieurs points de référence autour desquels divers types de contrôles tarifaires sont convenus. Les parties conviennent d'approuver les tarifs situés dans une fourchette de prix spécifiée et respectant les conditions correspondantes, même si le dépôt des tarifs peut toujours être exigé. En dehors de cette zone, un des régimes précités ou une combinaison de plusieurs de ces régimes pourraient être appliqués".²⁷

63. Les codes correspondants de la WASA sont les suivants:

0 - Absence de clause prévoyant un régime d'approbation des tarifs de types double approbation/pays d'origine/double désapprobation/libre tarification/zones tarifaires.

1 – Présence de clause prévoyant un régime d'approbation des tarifs de types double approbation/pays d'origine/double désapprobation/libre tarification/zones tarifaires.

64. En dehors de la catégorie "zones tarifaires", les quatre autres régimes ont été indiqués par ordre croissant d'ouverture. Le plus restrictif est le régime de la double approbation, qui exige l'acceptation expresse des tarifs par les deux parties et auquel, en conséquence, il n'a été attribué aucun point. Le régime le plus libéral est celui qui autorise la libre détermination des tarifs par les compagnies aériennes, c'est-à-dire le régime de libre tarification, auquel la totalité des huit points se rapportant à l'élément de tarification a été attribué.

65. Entre ces deux extrêmes, il existe deux autres régimes de tarification autonomes. En premier lieu, la clause du pays d'origine, qui permet au pays de départ de s'opposer à des tarifs, a été classée par les experts comme étant plus proche d'une disposition restrictive qu'une clause pleinement libérale et qui a donc reçu une pondération de trois points. En deuxième lieu, le régime de double désapprobation, qui nécessite la désapprobation expresse des deux pays pour que les tarifs ne soient pas effectifs, a été jugé assez libéral, car il serait inhabituel que des tarifs soient contestés par les autorités des deux États contractants. Six points lui ont donc été attribués dans l'ALI.

²⁷ Dans les accords bilatéraux enregistrés dans l'édition 2005 de la WASA, il y a toujours seulement un autre régime appliqué en dehors de la zone. En pratique, dans la WASA, les zones tarifaires combinent soit la libre tarification et la double approbation, soit la libre tarification et la double désapprobation. On n'y trouve aucune autre combinaison de régimes tarifaires.

66. Pour pondérer les zones tarifaires, le Secrétariat a décidé d'utiliser la moyenne des points pour les régimes applicables. Lorsqu'une zone tarifaire combinait la libre tarification et la double approbation, quatre points ont été attribués (soit la moyenne de zéro et de huit); lorsqu'elle associait la libre tarification et la double désapprobation, sept points ont été accordés (soit la moyenne de six et de huit).

67. Comme pour les autres caractéristiques, lorsque toutes les options tarifaires reçoivent le code "0", on présume l'existence du régime le plus restrictif et il n'est attribué aucun point.

vii) *Refus*

68. La WASA codifie trois obligations possibles liées au refus, à partir des définitions suivantes:

1. Propriété substantielle et contrôle effectif. La WASA décrit cette obligation comme une condition prévoyant "qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de la compagnie appartiennent à la partie qui la désigne ou à des ressortissants de cette partie. D'autres conditions telles que le respect des lois et règlements de l'État qui accorde l'autorisation peuvent aussi être spécifiées. La disposition relative au refus est considérée comme existante même si elle est exprimée de façon implicite, par exemple lorsqu'une partie s'engage à accorder l'autorisation à condition que les critères de propriété substantielle et de contrôle effectif soient respectés".

2. Communauté d'intérêts. L'OACI indique qu'il y a communauté d'intérêts "lorsqu'une partie accepterait qu'une compagnie aérienne désignée étrangère exploite les services convenus à condition que la propriété substantielle et le contrôle effectif soient détenus: a) dans un ou plusieurs pays qui sont parties à l'accord ou par une ou plusieurs des parties elles-mêmes, dans le cas d'une organisation d'exploitation en commun ou d'un transporteur multinational créés par accord intergouvernemental ou b) dans un ou plusieurs pays qui ne sont pas nécessairement parties à l'accord mais qui appartiennent à un groupe prédéfini ayant une "communauté d'intérêts".

3. Principal établissement. Les notes explicatives sur la WASA précisent que cette clause indique "l'acceptation d'une compagnie aérienne étrangère par une partie si le transporteur est constitué sur le territoire de la partie désignatrice et y a son principal établissement ou sa résidence permanente et si la partie désignatrice exerce sur ce transporteur un contrôle réglementaire effectif, ce qui élimine l'exigence de la propriété substantielle. Certains accords peuvent aussi comporter la condition que la compagnie aérienne doit avoir un permis d'exploitation aérienne (ou certificat de transporteur aérien) en cours de validité délivré par les autorités aéronautiques de l'autre partie".

69. Les codes correspondants de la WASA sont les suivants:

0 - Absence de clause prévoyant la propriété substantielle et le contrôle effectif/la communauté d'intérêts/le principal établissement.

1 - Présence d'une clause prévoyant la propriété substantielle et le contrôle effectif/la communauté d'intérêts/le principal établissement.

70. Étant donné qu'il s'agit de la clause la plus restrictive, on a attribué zéro point au critère de la propriété substantielle et du contrôle effectif par des ressortissants de la partie désignatrice. On a assimilé à cela, conformément à la pratique habituelle, le cas où les trois obligations reçoivent un code "0", ce qui crée une présomption en faveur du scénario le plus restrictif. La clause la plus libérale qui soit codifiée est le critère du principal établissement, auquel la totalité des huit points a donc été attribuée. Le critère de la communauté d'intérêts se situe entre ces deux régimes et à ce titre, quatre points lui sont attribués.

71. Il existe des cas pour lesquels plus d'un régime de refus est codifié dans la WASA pour le même accord bilatéral. Il n'a alors été tenu compte que du plus libéral des régimes possibles, et les points ont été attribués en conséquence.

72. Le tableau D2 récapitule la pondération de toutes les principales variantes des sept caractéristiques d'accès aux marchés prises en considération dans l'ALI.

Tableau D2
Système de pondération standard de l'indice de libéralisation aérienne

Caractéristiques	Variantes	Points
1. Droits accordés		
a. Droits de cinquième liberté	Non accordés Accordés	0 6
b. Droits de septième liberté	Non accordés Accordés	0 6
c. Droits de cabotage	Non accordés Accordés	0 6
2. Désignation	Simple Multiple	0 4
3. Refus	Propriété substantielle et contrôle effectif Communauté d'intérêts Principal établissement	0 4 8
4. Capacité	Détermination préalable Autre clause restrictive Bermudes I Autre clause libérale Libre détermination	0 2 4 6 8
5. Tarifs	Double approbation Pays d'origine Double désapprobation Zones tarifaires Libre tarification	0 3 6 4 ou 7 8
6. Statistiques	Échangées Non échangées	0 1
7. Arrangements de coopération	Non autorisés Autorisés	0 3
ALI total maximum		50

Notes: La partie de droite de la troisième colonne indique le nombre maximum de points atteignable pour chaque caractéristique.

Les points relatifs aux zones tarifaires sont attribués, respectivement, pour la libre tarification et la double approbation et pour la libre tarification et la double désapprobation.

Source: Secrétariat de l'OMC.

d) Systèmes de pondération non standard

73. Outre le système de pondération "standard" de l'ALI, le Secrétariat a mis au point trois systèmes supplémentaires, qui confèrent chacun un poids comparativement plus important à une caractéristique précise de l'accès aux marchés, à savoir l'octroi de droits de trafic de cinquième liberté, la clause de refus et la clause de désignation. Ces systèmes de pondération non standard doivent permettre de tenir compte de trois situations géographiques et économiques particulières qui semblent relativement fréquentes et qui peuvent influencer l'importance commerciale des différentes caractéristiques d'accès aux marchés des accords bilatéraux.

74. Ces trois situations et les méthodes de pondération qui leur sont associées sont expliquées ci-après.

i) *Droits de trafic de cinquième liberté (5+)*

75. Pour certains États contractants, la cinquième liberté peut être plus importante que ne le laisse supposer le nombre de points qui lui sont attribués dans le système de pondération standard. La situation géographique des États peut par exemple limiter la portée du trafic de point à point, ou leur éloignement des zones densément peuplées permet difficilement de créer une demande suffisante pour maintenir des services réguliers vers des points qui ne peuvent être desservis que par de plus gros aéronefs. Pour ces États, il est décisif de garantir des droits de cinquième liberté à leurs transporteurs, car ceux-ci permettront à leurs compagnies aériennes de répondre à la fois à la demande de destination lointaine et à celle d'une escale intermédiaire. Le système de pondération a donc été modifié pour donner plus de poids aux droits de trafic de cinquième liberté. Le nombre de points correspondants a été porté de six à 12 dans l'ALI "cinquième liberté plus" ("5+"). Pour maintenir le total maximum de points à 50, un nombre proportionnel de points a été retranché autant que possible de chaque autre caractéristique d'accès aux marchés (et les variantes ont été ajustées en conséquence). Le système de pondération obtenu est indiqué dans le tableau D3.

Tableau D3
Système de pondération 5+ de l'indice de libéralisation aérienne

Caractéristiques	Variantes	Points
1. Droits accordés		
a. Droits de cinquième liberté	Non accordés	0
	Accordés	12
b. Droits de septième liberté	Non accordés	0
	Accordés	5
c. Droits de cabotage	Non accordés	0
	Accordés	5
2. Désignation	Simple	0
	Multiple	3,5
3. Refus	Propriété substantielle et contrôle effectif	0
	Communauté d'intérêts	3,5
	Principal établissement	7
4. Capacité	Détermination préalable	0
	Autre clause restrictive	1,5
	Bermudes I	3,5
	Autre clause libérale	5
	Libre détermination	7
5. Tarifs	Double approbation	0
	Pays d'origine	2,5
	Double désapprobation	5
	Zones tarifaires	3,5 ou 6
	Libre tarification	7
6. Statistiques	Échangées	0
	Non échangées	1
7. Arrangements de coopération	Non autorisés	0
	Autorisés	2,5
ALI total maximum		50

Notes: La partie de droite de la troisième colonne indique le nombre maximum de points atteignable pour chaque caractéristique.

Les points relatifs aux zones tarifaires sont attribués, respectivement, pour la libre tarification et la double approbation et pour la libre tarification et la double désapprobation.

La caractéristique dont la pondération a été augmentée est indiquée en gras.

Source: Secrétariat de l'OMC.

ii) *Dispositions de type refus/propriété (OWN+)*

76. La libéralisation des dispositions en matière de refus peut revêtir une importance particulière pour certains États en raison de la structure du capital de leur compagnie aérienne nationale. Lorsque la seule compagnie aérienne susceptible d'utiliser les droits négociés est la propriété conjointe d'une communauté d'États, ou lorsque la propriété substantielle est détenue par des capitaux étrangers, l'accent sera mis davantage sur l'obtention de dispositions en matière de refus/propriété libéralisées. Il a donc été conçu un système de pondération adapté ("OWN+") dans lequel la valeur donnée à une clause de communauté d'intérêts ou de principal établissement a été portée de quatre et huit points à sept et 14 points, respectivement. Autant que possible, on a réduit proportionnellement les valeurs données à chacun des autres éléments, ainsi que l'illustre le tableau D4.

Tableau D4
Système de pondération OWN+ de l'indice de libéralisation aérienne

Caractéristiques	Variantes	Points
1. Droits accordés		
a. Droits de cinquième liberté	Non accordés Accordés	0 5
b. Droits de septième liberté	Non accordés Accordés	0 5
c. Droits de cabotage	Non accordés Accordés	0 5
2. Désignation	Simple Multiple	0 3,5
3. Refus	Propriété substantielle et contrôle effectif Communauté d'intérêts Principal établissement	0 7 14
4. Capacité	Détermination préalable Autre clause restrictive Bermudes I Autre clause libérale Libre détermination	0 1,5 3,5 5 7
5. Tarifs	Double approbation Pays d'origine Double désapprobation Zones tarifaires Libre tarification	0 2,5 5 3,5 ou 6 7
6. Statistiques	Échangées Non échangées	0 1
7. Arrangements de coopération	Non autorisés Autorisés	0 2,5
ALI total maximum		50

Notes: La partie de droite de la troisième colonne indique le nombre maximum de points atteignable pour chaque caractéristique.

Les points relatifs aux zones tarifaires sont attribués, respectivement, pour la libre tarification et la double approbation et pour la libre tarification et la double désapprobation.

La caractéristique dont la pondération a été augmentée est indiquée en gras.

Source: Secrétariat de l'OMC.

iii) Désignation multiple (DES+)

77. Les pays qui ont plus d'une compagnie aérienne régulière active peuvent être fortement intéressés par le droit de désigner plus d'une compagnie aérienne pour exploiter les routes convenues. Il a donc été conçu un système de pondération attribuant une plus grande importance à la clause de désignation multiple ("DES+"). Les points attribués pour l'inclusion d'une clause de désignation multiple ont donc été portés de quatre (dans la pondération standard) à sept et demi, et autant que possible, un nombre de points proportionnel a été retranché de chaque autre caractéristique d'accès aux marchés. Les pondérations précises sont indiquées dans le tableau D5.

Tableau D5
Système de pondération DES+ de l'indice de libéralisation aérienne

Caractéristiques	Variantes	Points
1. Droits accordés		
a. Droits de cinquième liberté	Non accordés Accordés	0 5,5
b. Droits de septième liberté	Non accordés Accordés	0 5,5
c. Droits de cabotage	Non accordés Accordés	0 5,5
2. Désignation	Simple Multiple	0 7,5
3. Refus	Propriété substantielle et contrôle effectif Communauté d'intérêts Principal établissement	0 3,5 7,5
4. Capacité	Détermination préalable Autre clause restrictive Bermudes I Autre clause libérale Libre détermination	0 1,5 3,5 5,5 7,5
5. Tarifs	Double approbation Pays d'origine Double désapprobation Zones tarifaires Libre tarification	0 2,5 5,5 3,5 ou 6,5 7,5
6. Statistiques	Échangées Non échangées	0 1
7. Arrangements de coopération	Non autorisés Autorisés	0 2,5
ALI total maximum		50

Notes: La partie de droite de la troisième colonne indique le nombre maximum de points atteignable pour chaque caractéristique.

Les points relatifs aux zones tarifaires sont attribués, respectivement, pour la libre tarification et la double approbation et pour la libre tarification et la double désapprobation.

La caractéristique dont la pondération a été augmentée est indiquée en gras.

Source: Secrétariat de l'OMC.

78. Dans les cas où les zones tarifaires sont combinées avec la clause de double approbation des tarifs, le nombre de points à attribuer (en moyenne) aurait été de 3,75. Ce chiffre a toutefois été arrondi à 3,5 afin de garantir une pondération uniforme pour toutes les caractéristiques.²⁸ La solution

²⁸ Il a aussi été estimé que, compte tenu de la part d'arbitraire inévitable que suppose un tel mécanisme de pondération, il était préférable de conserver des valeurs aussi simples que possible pour l'ALI. Les chiffres à deux décimales ont donc été évités.

de l'arrondissement au chiffre inférieur a été utilisée de façon générale afin de maintenir la même pondération relative entre les caractéristiques d'accès aux marchés présentées dans les diverses formules.

3. Types

79. Dans son analyse des résultats de la méthodologie QUASAR, le Secrétariat a observé certaines combinaisons récurrentes de caractéristiques. Un examen plus détaillé a révélé que la grande majorité des WASA bilatéraux pouvaient être regroupés en sept "types", définis en fonction des modalités convenues pour les principales caractéristiques d'accès aux marchés, plus deux catégories résiduelles.

80. Le tableau A3 de la partie A contient l'explication complète des sept types identifiés, à savoir les types A à G, et détaille les caractéristiques d'accès aux marchés pertinentes. Compte tenu de la pondération limitée qui leur est attribuée dans les différents types d'ALI, les clauses concernant l'échange de statistiques et les arrangements de coopération n'ont pas été prises en considération dans ce contexte.

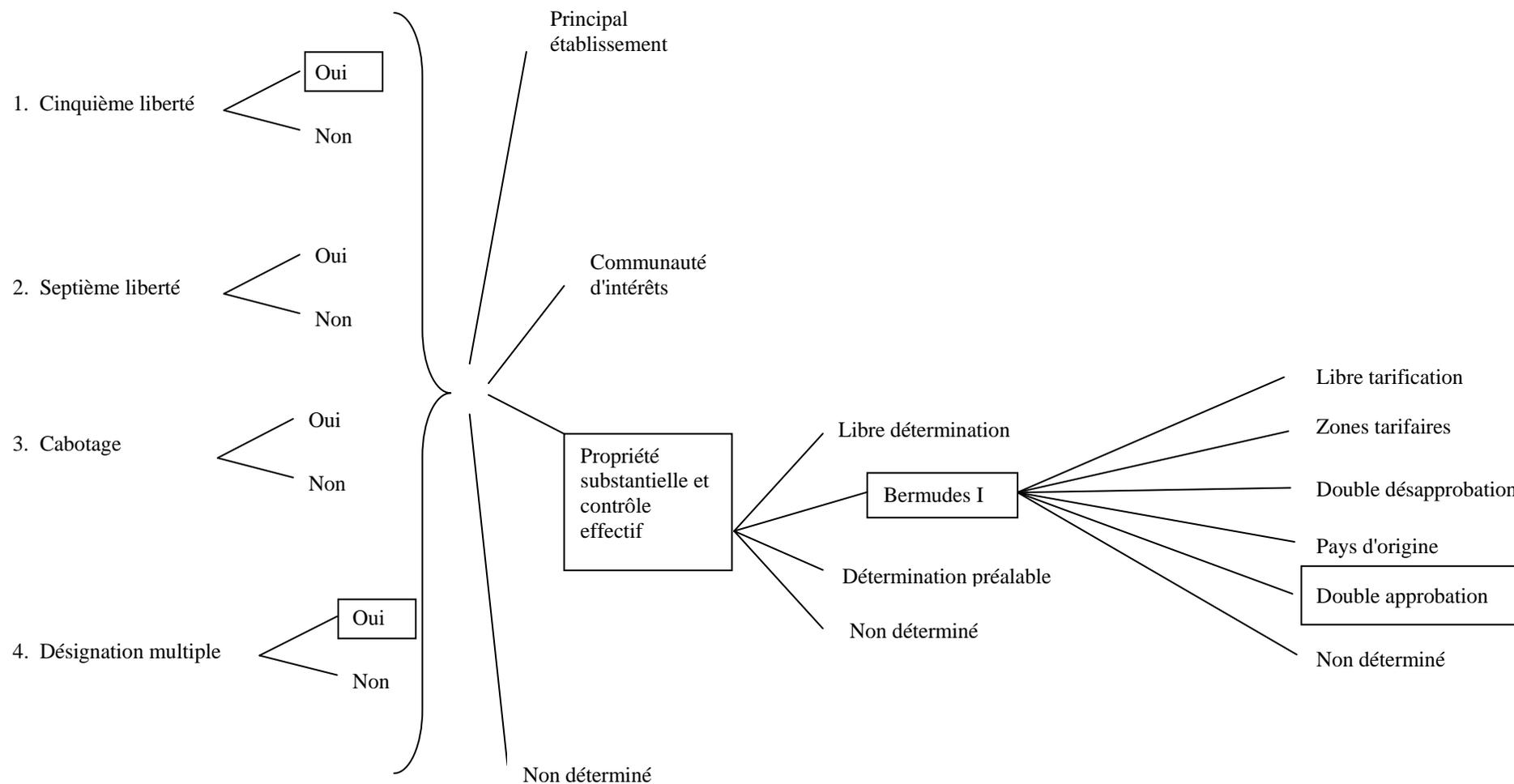
81. Les deux catégories résiduelles concernent: en premier lieu, les cas où la codification de l'OACI est incomplète (type "i"), c'est-à-dire dans lesquels les clauses de refus/propriété, de tarification ou de capacité reçoivent toutes un code "0"; et deuxièmement, toutes les autres combinaisons de caractéristiques d'accès aux marchés qui ne relèvent d'aucun des autres types (type "o").

82. La récurrence de ces sept types est remarquable compte tenu du fait que plus de 1 500 types d'ASA sont théoriquement possibles.²⁹ Il existe quatre paramètres pertinents (à savoir la cinquième liberté, la septième liberté, les droits de cabotage et la désignation multiple), présents ou absents, qui se combinent avec encore trois autres paramètres (à savoir la clause de refus, le régime de capacité et le régime de tarification), qui peuvent revêtir une parmi quatre (dans le cas du refus et de la capacité) ou six (dans le cas des tarifs) caractéristiques possibles. La figure D1 illustre l'arbre de décision défini pour un seul des types identifiés (le type F) mais n'en est pas moins représentative du grand nombre d'options possibles.³⁰

²⁹ Pour être exact, il existe $2^4 \times 4 \times 4 \times 6 = 1\,536$ combinaisons possibles.

³⁰ Pour faciliter la lecture, les caractéristiques de deux paramètres – les régimes de capacité et de tarification – n'ont été indiquées qu'une seule fois dans la figure D1 plutôt que de les faire figurer à chaque nœud graphique.

Figure D1
Combinaisons possibles des principales caractéristiques d'accès aux marchés des accords sur les services aériens



Source: Secrétariat de l'OMC.

4. Données sur le trafic

83. La méthodologie QUASAR cherche à relier les régimes réglementaires avec les données sur le trafic. C'est la première fois que l'on tente de quantifier de cette façon le degré de libéralisation des accords bilatéraux enregistrés par l'OACI dans la base de données WASA.

84. De façon assez surprenante, les statistiques relatives au trafic aérien de passagers correspondant à l'environnement réglementaire ont été difficiles à obtenir. L'existence de mécanismes de comptabilisation différents, la non-notification de certaines statistiques et des questions de confidentialité ont compliqué la collecte de ces informations.

85. Afin d'évaluer correctement le marché aérien résultant d'un régime réglementaire donné, il convient d'associer à un accord bilatéral conclu entre des États contractants A et B le nombre de passagers transportés entre A et B par les compagnies aériennes des deux États contractants en question (pour le trafic de troisième et de quatrième liberté) et par les compagnies aériennes de parties tierces (pour le trafic de cinquième et de septième liberté).³¹

86. Parmi les diverses séries de données de l'OACI sur le trafic de passagers, la série "origine et destination par vol" (OFOD) est apparue à première vue bien adaptée à la méthode d'analyse QUASAR. La série de données OFOD montre l'origine et la destination d'un passager voyageant sous un certain numéro de vol, d'où l'appellation "origine et destination par vol". Chaque fois qu'un passager commence et termine un voyage sur un vol portant le même numéro, y compris si l'appareil effectue un arrêt intermédiaire pour prendre et laisser d'autres passagers, le passager sera comptabilisé comme ayant voyagé de l'origine à la destination telles que déterminées par le numéro de vol. La route empruntée par le passager qui ressort des données correspond alors exactement à l'ASA bilatéral qui régit le service aérien en question. À titre d'exemple, un passager voyageant sur un vol British Airways de Londres à Sydney via Singapour sera comptabilisé comme ayant voyagé seulement entre Londres et Sydney, ce qui correspond au régime réglementaire sous lequel le vol emprunté par cette personne se déroule, à savoir l'octroi de droits de trafic de troisième liberté dans l'ASA conclu entre le Royaume-Uni et l'Australie.

87. D'après la série OFOD, un passager qui effectue une escale et change d'appareil est comptabilisé comme voyageant depuis le point d'origine jusqu'à l'arrêt intermédiaire, puis du lieu intermédiaire à sa destination. Comme le voyage se déroule dans le cadre de deux accords bilatéraux différents, les données sur le trafic correspondent une fois de plus précisément au cadre réglementaire. De ce fait, la série OFOD n'indique pas les "véritables" points d'origine et de destination du passager: dès lors qu'une personne emprunte un autre vol, il utilise un autre coupon de vol et devient donc un autre passager. Par ailleurs, les données OFOD communiquées ne permettent pas de connaître la route empruntée, c'est-à-dire si le passager a voyagé sur un vol sans escale ou comportant des arrêts intermédiaires. Cette information n'est toutefois pas nécessaire pour associer des données sur le trafic aux accords bilatéraux, et la série OFOD est apparue comme la mieux adaptée pour l'analyse du Secrétariat.

88. L'information contenue dans la série OFOD s'est avérée cependant ne pas être suffisamment complète pour avoir une utilité pratique. Les données OFOD accessibles au public fournies par

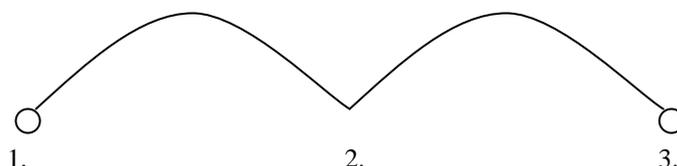
³¹ Une réserve importante à cet égard est que tous les passagers transportés entre A et B par une compagnie aérienne d'une partie C ne sont pas des passagers couverts par la cinquième liberté du point de vue de l'accord bilatéral conclu entre A et B. Si leur point d'origine initial (ou leur destination finale) se trouve dans le pays A et que leur destination finale (ou leur point d'origine initial) se trouve dans le pays B, il s'agit d'un trafic passagers de cinquième liberté. Si toutefois leur point d'origine initial (ou leur destination finale) se trouve dans le pays C et si leur destination finale (ou leur point d'origine initial) se trouve dans le pays A, et qu'ils ne font que passer en transit dans le pays B, il s'agit d'un trafic passagers de troisième/quatrième liberté relevant de ce fait de l'accord bilatéral conclu entre A et C.

l'OACI, organisées par paires de villes, sont assujetties à deux limitations: toutes les compagnies aériennes ne communiquent pas de données de trafic sur l'origine et la destination par vol, et cette série est la seule collection de données de l'OACI qui fasse l'objet de restrictions de confidentialité. Ces restrictions sont de deux types. En premier lieu, les données globales pour une paire de villes ne peuvent pas être affichées à moins que l'OACI ait reçu des données pour deux transporteurs provenant de deux États différents. En deuxième lieu, il doit s'écouler un délai de 12 mois entre la fin de la période de notification et le moment où les données sont rendues accessibles au public. De ce fait, l'OACI estime que seulement un quart environ des données dont elle dispose en interne sont publiées dans la base de données OFOD publique. Du point de vue des ASA examinés dans le cadre du QUASAR, on ne disposait de statistiques OFOD que pour environ 19 pour cent des accords.

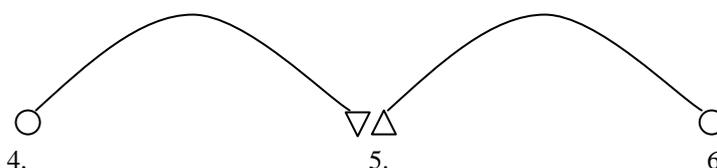
89. Le Secrétariat s'est donc tourné vers l'IATA, qui a bien voulu lui communiquer des estimations du trafic mondial régulier fondées sur des données provenant de ses systèmes de facturation (BSP) calibrées de façon à couvrir des domaines sous-représentés par les BSP, comme les ventes directes des compagnies aériennes, les compagnies aériennes non membres de l'IATA, etc. Cet ensemble de données représente l'origine et la destination effectives des passagers déterminées en fonction du billet, plutôt que selon les données par vol. À cet égard, elles ne sont pas idéales aux fins du QUASAR. L'itinéraire effectué avec un billet donné peut être régi par un ou plusieurs accords bilatéraux qui ne correspondent pas nécessairement à l'accord bilatéral conclu entre les pays d'origine et de destination du billet qui, de surcroît, peuvent ne même pas avoir conclu d'ASA bilatéral. Un passager voyageant du Royaume-Uni vers l'Australie avec une réservation unique, effectuant une escale et un changement d'appareil à Singapour, sera comptabilisé dans les statistiques de l'IATA comme n'ayant voyagé que du Royaume-Uni vers l'Australie; aucun trafic ayant pu avoir lieu entre le Royaume-Uni et Singapour et entre Singapour et l'Australie ne sera enregistré. La figure D2 illustre la différence entre la série OFOD et les données de l'IATA.

Figure D2
Différence entre les données OFOD et IATA sur le trafic de passagers

Scénario 1
OFOD=IATA
1 pax A-C



Scénario 2
OFOD
1 pax A-B
1 pax B-C
IATA
1 pax A-C



Notes: Les triangles indiquent une escale et un changement d'appareil.
On suppose que le vol entre A et C fait l'objet d'un seul billet.

Source: Secrétariat de l'OMC.

90. Dans la figure D2, le premier scénario montre qu'un passager voyageant entre A et C via B avec un seul billet et le même numéro de vol et ne changeant pas d'appareil en B sera enregistré de la même façon dans les statistiques OFOD et dans celles de l'IATA, c'est-à-dire comme ayant voyagé entre A et C. Dans le deuxième scénario, le fait que le passager effectue une escale et change d'appareil en B est enregistré différemment dans les deux séries de données. La série OFOD

comptabilisera un passager entre A et B et un passager entre B et C, tandis que suivant les statistiques de l'IATA, le passager sera enregistré comme ayant voyagé entre A et C, du fait qu'il s'agit de l'itinéraire indiqué sur le billet.

91. En dépit de ces limitations, la série de données de l'IATA s'est avérée être la plus complète qui soit disponible pour estimer le nombre de passagers transportés entre deux pays donnés, et c'est donc elle que le Secrétariat a utilisée. Les statistiques employées concernent l'année 2005. Pour des raisons de droit d'auteur, le Secrétariat n'a pas été autorisé à inclure des données sur le trafic exactes pour les relations bilatérales, mais a pu néanmoins présenter cette information sous forme de fourchettes de trafic.

92. À partir de ces données, le Secrétariat a pu calculer l'ALI pondéré en fonction du trafic (WALI) de tous les États contractants. Il a également déterminé la part de l'ensemble du trafic international régulier – entrant et sortant – couvert par la WASA, c'est-à-dire le trafic qui a lieu dans le cadre des accords bilatéraux enregistrés par l'OACI dans la WASA. En 2005, le trafic international régulier total³² enregistré par l'IATA s'est élevé à environ 496 millions de passagers³³. Le trafic répertorié dans la WASA a représenté près de 349 millions de passagers sur ces 496 millions, couvrant ainsi près de 70 pour cent de l'ensemble des relations de trafic.

5. Indicateurs supplémentaires

93. Pour permettre des recherches plus poussées à partir de la méthodologie QUASAR, le Secrétariat a recueilli une série d'indicateurs supplémentaires qui pourraient présenter un intérêt pour l'analyse des ASA bilatéraux. Ayant manqué de temps et de ressources, le Secrétariat n'a pas utilisé cette information dans le présent contexte, mais est disposé à procéder à d'autres analyses si les Membres le souhaitent.

94. L'information recueillie est organisée de deux façons: par État contractant de l'OACI et par ASA. En ce qui concerne les États contractants, le tableau 1 des profils, dans la partie C, contient des données de caractère général économiques et démographiques, ainsi que des statistiques sur le commerce et le transport aérien. Cette information permettrait des comparaisons entre les situations économique et démographique d'un État, les principales caractéristiques commerciales et de politique commerciale, ainsi que les régimes appliqués au marché du transport aérien et les politiques dans ce domaine.³⁴

95. En ce qui concerne les ASA, les données recueillies pourraient être utiles pour de futures analyses des flux de trafic aérien (ou même des politiques aéronautiques) et de leurs déterminants. De tels indicateurs, qui ont été obtenus du *Centre d'études prospectives et d'informations internationales* (CEPII)³⁵, montrent:

³² Les ASA intracommunautaires ayant été exclus du QUASAR (voir la partie A du présent document), le trafic intracommunautaire, qui représentait en 2005 près de 192 millions de passagers d'après les statistiques de l'IATA, n'a pas été comptabilisé comme trafic international.

³³ Le trafic régulier total s'est élevé en 2005 à 1 743 millions de passagers, desquels 1 055 millions de passagers de vols internes et 192 millions de passagers intracommunautaires ont été retranchés.

³⁴ Les analyses préliminaires effectuées par le Secrétariat ont montré par exemple une corrélation très faible entre le niveau du PIB par habitant d'un pays et son trafic au titre de la WASA. Ce résultat assez surprenant pourrait s'expliquer par des facteurs comme la taille du territoire et la densité de population. Il semble toutefois aller dans le sens d'une étude du Boston Consulting Group qui a examiné la relation entre le nombre de voyages par vol long-courrier sortant et le PIB par habitant. L'étude a constaté que la croissance économique ne commence à avoir véritablement d'incidence sur la demande de voyages long-courrier qu'à partir de 15 000 dollars EU de PIB par habitant (*Financial Times*, 27 juillet 2006).

³⁵ Ces données sont accessibles à l'adresse <http://www.cepii.fr/anglaisgraph/bdd/distances.htm>.

- la distance entre la paire d'États contractants concernés³⁶;
- si ces derniers sont contigus;
- s'ils partagent une langue officielle commune;
- s'ils partagent une langue parlée communément³⁷; et
- l'existence d'un lien historique.³⁸

96. Ces données sont consignées dans l'annexe D-I, qui répertorie tous les ASA bilatéraux examinés dans le QUASAR, classés d'abord selon la valeur décroissante de l'ALI standard, puis selon la distance croissante.³⁹

97. Une liste de tous les ASA conclus par un État contractant donné figure au tableau 2 du profil pertinent. Cette liste présente également des données sur la distance entre la paire d'États contractants concernés, ainsi que sur l'existence de services directs de transport aérien entre eux.⁴⁰ Ces renseignements sont tirés des données de l'IATA de l'été 2006 sur le kilométrage.

98. Les données de l'IATA sur le kilométrage ont également été utilisées pour identifier, dans le tableau 3 des profils des États contractants, les "services orphelins", c'est-à-dire les services directs de transport aérien qui ont lieu entre l'État contractant en question et un certain nombre de pays ou de territoires en l'absence de tout ASA bilatéral enregistré par l'OACI dans l'édition 2005 de la WASA.⁴¹

B. CONCLUSIONS – AMÉLIORATIONS POSSIBLES DE LA MÉTHODOLOGIE QUASAR

99. La méthodologie QUASAR constitue seulement une première tentative pour mesurer le degré d'ouverture des accords bilatéraux sur le transport aérien et leur attribuer une pondération en fonction du trafic couvert. Au cours de l'élaboration de cette méthode, le Secrétariat a recensé plusieurs manières possibles d'améliorer la méthodologie, qui consisteraient notamment à:

- Élargir l'échantillon d'ASA, du point de vue des sources (base de données Aeroaccords, recueil des traités de l'ONU, recherches sur le Web, renseignements complémentaires fournis par les Membres⁴², par exemple), des types de services couverts (fret et charters s'ajoutant au trafic régulier, par exemple) et de l'accès au texte intégral des accords (en reliant le QUASAR au DAGMAR de l'OACI et en complétant celui-ci).

³⁶ Les données sur la distance renvoient à la distance entre la principale ville des deux États contractants, calculée à l'aide de la formule du grand cercle, qui utilise des données sur les latitudes et les longitudes.

³⁷ Ce critère est défini dans l'ensemble de données du CEPPII comme une langue parlée par au moins 9 pour cent de la population dans les deux États contractants.

³⁸ Ce critère est défini comme l'existence d'une relation dans le cadre de laquelle un État contractant a gouverné l'autre pendant une longue période et a contribué à l'état actuel de ses institutions.

³⁹ L'État contractant déposant l'ASA bilatéral auprès de l'OACI est identifié comme la partie A, son partenaire comme la partie B.

⁴⁰ Services directs et services exploités entre deux points par des compagnies aériennes membres de l'IATA sous le même numéro de vol.

⁴¹ La terminologie utilisée pour ces pays et territoires est tirée directement de l'ensemble de données de l'IATA sur le kilométrage. Sont inclus également les territoires qui ne jouissent d'aucune autonomie en ce qui concerne leur politique de transport aérien.

⁴² L'annexe D-II contient un modèle à l'usage de tout Membre qui souhaiterait communiquer au Secrétariat des renseignements complémentaires au sujet d'ASA qu'il aurait conclus ou modifiés, mais qui ne sont pas enregistrés en tant que tels dans la base de données WASA.

- Créer un ensemble de données historiques permettant des régressions chronologiques en incorporant des versions passées et futures de la base de données WASA.⁴³
- Établir une comparaison systématique des résultats du QUASAR avec les caractéristiques et le volume du trafic effectivement réalisé (par exemple du point de vue des routes, des droits de trafic des cinquième à neuvième libertés, de la désignation, des arrangements de coopération ou des clauses de refus) grâce à l'utilisation d'ensembles de données statistiques comprenant des données sur la capacité et les passagers par kilomètre parcouru.
- Développer l'aspect informatique, par exemple en utilisant SQL plutôt que Excel, et en rendant le QUASAR accessible en ligne.

100. Le Secrétariat est disposé à étudier plus avant d'autres améliorations possibles, si les Membres le souhaitent.

⁴³ La base de données WASA est mise à jour chaque année et se vend sous la forme d'abonnements de cinq ans.