

Résumé

Le cadre politique qui régit la façon dont les compagnies aériennes sont structurées et exploitent des services aériens internationaux est en cours de métamorphose. Depuis les débuts du transport aérien commercial, les services aériens internationaux sont réglementés par des accords bilatéraux intergouvernementaux. Jusqu'à tout récemment, ces accords régissaient dans le moindre détail les activités aériennes internationales en déterminant les routes qui seront exploitées, la fréquence du service à assurer, les aéronefs à utiliser et les relations commerciales entre les compagnies aériennes situées dans les pays partenaires exploitant les routes autorisées. Si cette microgestion a été abandonnée en bonne partie, il en reste tout de même des éléments importants et la réglementation des services aériens internationaux demeure sous l'emprise des accords bilatéraux.

Le catalyseur de la métamorphose sera la conclusion de nouveaux accords sur le transport aérien international entre l'Union européenne (UE) et tous les pays qui ont signé des accords bilatéraux individuels avec des pays membres de l'UE. La décision de remplacer ces accords bilatéraux par un accord unique s'appliquant à l'ensemble de l'UE a été prise par l'UE après des années de discussions et à la suite d'une décision de la Cour européenne selon laquelle des aspects des accords bilatéraux conclus entre les membres de l'Union et d'autres pays enfreignent les lois de l'UE. Petit à petit, tous les pays qui ont conclu des accords bilatéraux avec des pays membres de l'UE n'auront d'autre choix que de négocier un nouvel accord unique avec l'UE (ou à tout le moins de modifier les dispositions de leurs accords qui contreviennent aux lois de l'UE) ou d'accepter l'abrogation des accords actuels et que la fourniture des services aériens auprès de l'UE soit assujettie aux caprices des organismes de réglementation et des politiciens.

L'inclusion d'une disposition de nationalité à l'échelle de l'UE qui accordera des droits commerciaux dans les pays qui signent un tel accord à toute compagnie aérienne appartenant à des ressortissants de quelque pays membre que ce soit de l'UE sera l'élément novateur du nouvel accord ou des accords modifiés. Aux termes de la plupart des accords actuels, seules les compagnies aériennes exploitées par des ressortissants de pays partenaires qui détiennent une participation majoritaire dans celles-ci peuvent être désignées pour exploiter des services aériens internationaux. L'UE tentera en outre d'obtenir le droit d'établissement, à savoir le droit des investisseurs européens de posséder et exploiter des compagnies aériennes dans d'autres pays, et le droit de cabotage, c'est-à-dire le droit d'une compagnie aérienne étrangère d'exploiter un service commercial entre deux points dans un autre pays. Un accord de ce genre aurait pour effet de séparer de leur pays d'origine les compagnies aériennes qui offrent des services

internationaux et aura des répercussions profondes et positives sur les voyageurs, sur les transporteurs aériens de fret, sur les aéroports, sur les fabricants d'aéronefs et sur les compagnies aériennes qui offrent des services à rabais.

Dans l'immédiat, l'Union européenne et les États-Unis entreprendront des négociations pour créer un marché de l'aviation transatlantique ouvert. Viendront ensuite les négociations avec le Canada et d'autres pays tiers. Le Canada pourrait être tenté de s'accrocher aux anciennes politiques et de refuser l'invitation de conclure une entente s'appliquant à l'échelle de l'UE. Or, il serait plus avisé d'entamer les préparations nécessaires pour faire progresser les intérêts des compagnies aériennes et des voyageurs canadiens dans le nouveau contexte des voyages aériens internationaux. Il est essentiel de comprendre l'importance de cette métamorphose et de saisir l'occasion de rompre avec le passé, au lieu de faire l'autruche avec notre politique sur le transport aérien.

Le paysage actuel du transport aérien est marqué par des pertes financières gigantesques, une évolution radicale des préférences des consommateurs et des modèles commerciaux dépassés. L'instauration d'un cadre politique qui facilite la croissance internationale du transport aérien doit être un objectif primordial, quel que soit l'aspect qu'aura l'industrie après la crise actuelle. À l'heure où Air Canada et ses partenaires et concurrents relèguent aux oubliettes les modèles commerciaux dépassés, il est aussi urgent de se défaire des politiques désuètes.

La nouvelle politique européenne aura une incidence mondiale, mais cet article s'en tient à l'examen de certaines répercussions commerciales du mandat de l'UE sur les relations aériennes transatlantiques.