

N° 79

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 octobre 2012

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification de
l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et
ses États membres,

Par M. Christian CAMBON,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Louis Carrère, *président* ; MM. Christian Cambon, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Mme Josette Durrieu, MM. Jacques Gautier, Robert Hue, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Daniel Reiner, *vice-présidents* ; Mmes Leïla Aïchi, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Gilbert Roger, André Trillard, *secrétaires* ; M. Pierre André, Mme Kalliopi Ango Ela, MM. Bertrand Auban, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Pierre Bernard-Reymond, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Charon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Jean-Pierre Demerliat, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mme Odette Duriez, MM. Hubert Falco, Jean-Paul Fournier, Pierre Frogier, Jacques Gillot, Mme Nathalie Goulet, MM. Alain Gournac, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Gérard Larcher, Robert Laufoaulu, Jeanny Lorgeoux, Rachel Mazuir, Christian Namy, Jean-Marc Pastor, Philippe Paul, Jean-Claude Peyronnet, Bernard Piras, Christian Poncelet, Roland Povinelli, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Claude Requier, Richard Tuheiva, André Vallini.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 9, 88 et T.A. 6

Sénat : 715 (2011-2012) et 80 (2012-2013)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE A REÇU DE SES ETATS MEMBRES LE MANDAT DE NÉGOCIER DES ACCORDS VISANT À L'OUVERTURE DES TRANSPORTS AÉRIENS	6
II. DES ACCORDS NOVATEURS PRINCIPALEMENT CONCLUS AVEC LES DEUX PAYS D'AMÉRIQUE DU NORD	7
CONCLUSION	11
EXAMEN EN COMMISSION	12
ANNEXE I - LISTE DES ACCORDS AÉRIENS DÉJÀ CONCLUS PAR L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES	13
ANNEXE II - LES LIBERTÉS DE L'AIR DÉFINIES PAR L'OACI	14
ANNEXE III - L'ACCORD EUROCANADIEN SUR LES SERVICES AÉRIENS	15

Mesdames, Messieurs,

La Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, ont signé à Bruxelles le 17 décembre 2009 un accord sur les transports aériens.

Cet accord s'inscrit dans le cadre de la « feuille de route » adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 visant à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. Un des objectifs de cette politique est de **conclure des accords aériens globaux avec les partenaires clés de l'Union européenne, qui se substituent aux accords aériens bilatéraux existants entre les États membres et des États présentant des intérêts particuliers pour l'Union européenne.**

I. LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE A REÇU DE SES ETATS MEMBRES LE MANDAT DE NÉGOCIER DES ACCORDS VISANT À L'OUVERTURE DES TRANSPORTS AÉRIENS

Plusieurs accords de ce type ont déjà été conclus¹. Celui passé avec les Etats-Unis est entré en application en 2008.

La Communauté européenne a été autorisée à ouvrir des négociations avec le Canada par une décision du Conseil du 2 octobre 2007, dans la ligne de celles menées avec succès avec les Etats-Unis.

Ce mandat précisait également les domaines qui pouvaient être couverts par un tel accord d'ensemble, comme l'accès au marché, la libéralisation de l'investissement, les règles de concurrence et d'aides publiques, l'harmonisation des normes de sûreté et de sécurité à un niveau au moins comparable à celui exigé au sein de l'Union européenne ou encore l'environnement.

Le Canada était, pour sa part, disposé à des discussions de ce type, car il avait adopté, en 2006, une nouvelle politique internationale en matière de transports aériens intitulée "Ciel bleu", visant à négocier des accords plus ouverts en matière de transport aérien régulier international sur le modèle des accords de type "ciel ouvert". Ceux-ci prévoient la suppression de toutes restrictions relatives au nombre de transporteurs autorisés, aux fréquences de services ou aux types d'aéronefs utilisés, aux opérations en partages de codes ou à la tarification. S'agissant de l'accès au marché, "Ciel bleu" prévoit de libéraliser les services entre le Canada et l'autre Etat partie à l'accord (droits de 3^e et de 4^e libertés)² ainsi que les services intermédiaires ou au-delà (droits de 5^{ème} liberté). Une ouverture accrue du marché est également prévue pour les services de cargo.

Depuis 2006, le Canada a négocié de nombreux accords sur les transports aériens dans le cadre de cette politique, notamment avec les Etats-Unis d'Amérique, **mais l'accord avec l'Union européenne et ses Etats membres est unique par la libéralisation totale de l'accès au marché, et par ses dispositions relatives à l'environnement ou à l'emploi, inédites dans un accord de transport aérien.**

Les négociations entre l'Union européenne et le Canada ont commencé en novembre 2007. Le sommet Union européenne/Canada, organisé par la Présidence française de l'Union européenne le 17 octobre 2008, a été l'occasion de confirmer la nécessité d'une conclusion rapide des négociations.

L'accord a finalement été signé à Bruxelles en décembre 2009.

¹ Voir annexe I

² Voir annexe II

Ce texte prévoit la **création d'un espace aérien commun dans lequel les transporteurs canadiens et de l'Union européenne auront in fine une totale liberté pour desservir, dans des conditions de concurrence équilibrées, les liaisons entre le Canada et l'Union européenne**, pour fournir des services à l'intérieur du territoire des Etats parties, (droit de cabotage) et pour proposer des vols au-delà de cet espace commun. Le stade final d'ouverture des marchés doit être atteint progressivement, en fonction des évolutions de la législation canadienne sur l'investissement étranger dans les transporteurs aériens.

Le trafic de passagers entre l'Union européenne et le Canada est en croissance régulière, avec un recul ponctuel consécutif à la crise économique de 2008 :

Années	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Trafic passagers	8 613 000	8 793 000	9 336 000	9 373 000	8 828 000	9 290 000
Croissance annuelle	-	2 %	6 %	0 %	- 6 %	5 %

Source : Eurostat

(en tonnes)

Le volume de fret et de courrier suit la même évolution :

Années	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Volume fret et courrier	244 000	250 000	257 000	242 000	213 000	254 000
Croissance annuelle	-	2 %	3 %	- 6 %	- 12 %	19 %

Source : Eurostat

(en tonnes)

Les pays membres de l'Union Européenne ayant le plus fort trafic de passagers avec le Canada sont le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.

II. DES ACCORDS NOVATEURS PRINCIPALEMENT CONCLUS AVEC LES DEUX PAYS D'AMÉRIQUE DU NORD

L'accord de transport aérien avec le Canada, comme l'accord antérieurement conclu avec les Etats-Unis d'Amérique, s'inscrit dans **l'objectif de la politique extérieure de l'Union européenne visant à l'établissement d'accords relatifs aux services aériens avec les partenaires clés de l'Union**. A ce titre, ces deux accords sont fondés sur les mêmes principes et visent le **même objectif d'ouverture des marchés dans un cadre concurrentiel équitable**.

L'accord avec le Canada est plus ambitieux en termes d'accès au marché et de libéralisation de l'investissement dans les transporteurs aériens. S'agissant des droits de trafic, il prévoit une ouverture totale des droits commerciaux, y compris les droits de cabotage et de 7^e liberté pour les passagers, alors que l'accord avec les Etats-Unis d'Amérique exclut le cabotage et limite les droits de 7^e liberté au bénéfice des seuls transporteurs européens. Pour l'investissement, l'accord avec le Canada pose le principe de l'ouverture du capital des entreprises de transport aérien de chacune des parties aux intérêts de l'autre partie, sous réserve des évolutions de la législation canadienne ad hoc, alors que la libéralisation de l'investissement fait partie des objectifs d'un accord de seconde étape avec les Etats-Unis d'Amérique.

L'accord avec le Canada présente la particularité de rendre disponible progressivement les droits de trafic en fonction des évolutions de la législation canadienne sur les investissements étrangers. Quatre phases sont prévues allant de la situation actuelle : droit pour des investisseurs étrangers de détenir et contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote d'un transporteur aérien du Canada, jusqu'à la possibilité pour des intérêts européens de détenir la pleine propriété et de contrôler les entreprises canadiennes, et réciproquement. **Cette approche permet de couvrir l'ensemble des droits commerciaux sans devoir recourir à des amendements successifs de l'accord initial.**

L'article 18 de l'accord avec le Canada, relatif à **l'environnement**, prévoit explicitement le droit de prendre et d'appliquer dans son ressort territorial les mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, aspect qui ne figure pas dans le texte signé avec les Etats-Unis.

L'accord avec le Canada intègre également l'ajout d'un article relatif aux "questions d'emploi", corolaire d'une ouverture poussée de l'accès au marché, reconnaissant la nécessité d'examiner les effets de l'accord sur la main-d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail.

La "loi sur les transports au Canada" de 1996 a été modifiée en 2009 afin d'autoriser la détention par des non-canadiens d'actions avec droit de vote dans les entreprises de transport aérien à hauteur de 49 % (limite fixée antérieurement à 25 %). Toutefois, ces nouvelles limitations ne sont pas entrées en vigueur, le décret introduisant ces modifications n'ayant pas encore été pris. Selon la Commission européenne, la "Canadian Transportation Agency", agence chargée de l'élaboration des mesures d'application nécessaires, procède actuellement aux consultations préalables.

Les négociations et la conclusion de l'accord de transport aérien avec le Canada se sont déroulées sous l'égide d'un gouvernement mené par les conservateurs, bien que minoritaires. Il semble improbable que le processus d'ouverture du capital des entreprises de transport aérien à des intérêts étrangers soit remis en question par le gouvernement conservateur majoritaire élu en mai 2011.

Lorsque la libéralisation de l'investissement permettra la détention en pleine propriété et le contrôle des entreprises de transport aérien canadiennes par des intérêts européens, et réciproquement, une compagnie aérienne canadienne pourra proposer des services entre deux villes européennes, à l'intérieur d'un même Etat membre dans le cadre du cabotage, ou entre deux Etats membres dans le cadre de la 7^e liberté, sans lien avec le territoire canadien.

CONCLUSION

L'accroissement prévisible de l'offre de transport aérien entre l'Union européenne et le Canada devrait se traduire, grâce au présent accord, par une réduction des tarifs et une augmentation des possibilités de voyage entre les villes canadiennes et européennes au bénéfice des consommateurs.

Comme pour toute libéralisation, les résultats éventuellement positifs ne pourront être observés qu'au terme de quelques années d'application. Ce texte a, d'ores et déjà, le mérite de réduire les obstacles administratifs dans ce domaine, et d'étendre au Canada un accord du même type déjà conclu avec les Etats-Unis.

Il convient donc que la France le ratifie, comme l'ont déjà fait le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède et la Slovénie.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le sous la présidence de M. Daniel Reiner, vice-président, le 24 octobre 2012, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du présent projet de loi.

Puis la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifié en séance publique.

**ANNEXE I -
LISTE DES ACCORDS AÉRIENS DÉJÀ CONCLUS PAR L'UNION
EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES**

- accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen, fait le 9 juin 2006 ;

- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait le 12 décembre 2006 ;

- accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 ;

- accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé le 2 décembre 2010 ;

- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé le 15 décembre 2010 ;

- accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie, signé le 26 juin 2012.

Aucun de ces accords n'est encore entré en vigueur et, parmi eux, seul l'accord avec les Etats-Unis d'Amérique fait l'objet d'une application provisoire depuis le 30 mars 2008 conformément aux dispositions de son article 25. Les trois premiers accords mentionnés ont été ratifiés par la France, la procédure étant en cours pour, outre le présent accord avec le Canada, les accords avec la Géorgie et la Jordanie.

ANNEXE II - LES LIBERTÉS DE L'AIR DÉFINIES PAR L'OACI

Première liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir (ce droit est aussi appelé droit de première liberté).

Deuxième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales (ce droit est aussi appelé droit de deuxième liberté).

Troisième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé droit de troisième liberté).

Quatrième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé droit de quatrième liberté).

Cinquième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers (ce droit est aussi appelé droit de cinquième liberté).

Sixième liberté de l'air - droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États (on parle aussi de droit de sixième liberté).

Septième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité.

Cabotage - droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège.

ANNEXE III - L'ACCORD EUROCANADIEN SUR LES SERVICES AÉRIENS

DIALOGUE TRANSATLANTIQUE CANADA-EUROPE: À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS TRANSNATIONALES À DES PROBLÈMES DU 21ÈME SIÈCLE.

**<http://www.carleton.ca/europecluster>
*Document d'information, avril 2009***

L'Accord eurocanadien sur les services aériens: plaidoyer pour une mise en œuvre rapide par Mark Glynn, sous la direction du Professeur Armand de Mestral*

**Mark Glynn is a PhD candidate, Institute of Air and Space Law, McGill University. Armand de Mestral is Jean Monnet Professor of Law at McGill University. The views expressed are attributable only to the authors in a personal capacity and not to any institution with which they are associated.*

Le 8 décembre 2008 les représentants du Canada et de l'Union Européenne (UE) ont conclu un nouvel accord sur les services aériens (ci-après: «l'Accord aérien eurocanadien»).¹ Cet accord, dont nous avons annoncé la conclusion prochaine dans notre article précédent,² a été salué par l'industrie aéronautique canadienne.³ Cependant, force est de constater que, trois mois après la signature du texte, son contenu ainsi que le calendrier de sa mise en œuvre restent inconnus. Alors que le texte comparable conclu par les États-Unis et l'Union Européenne il y a deux ans a été rendu public presque immédiatement, les seules informations disponibles sur l'Accord aérien eurocanadien demeurent à ce jour celles relayées par les premiers communiqués de presse.

Le présent article expose ce qui est connu de la teneur de l'accord et recommande vivement que les parties, et surtout le Canada, procèdent le plus rapidement possible à sa ratification et à sa mise en œuvre.

I) L'Accord aérien euro-canadien

L'Accord aérien eurocanadien prévoit la libéralisation échelonnée dans le temps du marché aérien eurocanadien. Une première phase verra l'échange de droits de trafic illimités de troisième et quatrième libertés⁴ entre les deux territoires pour tout transporteur européen ou canadien. Cette phase débutera à l'entrée en vigueur de l'Accord. Dans une deuxième phase, l'Accord prévoit l'échange de droits de septième libertés pour les transporteurs de fret. Cette phase est subordonnée à la libéralisation de la législation canadienne en ce qui concerne les possibilités d'investissement par des étrangers dans les transporteurs aériens canadiens. Le seuil actuel d'investissement étranger avec droits de vote est de 25%. L'UE exige que le Canada adopte le même seuil que l'Europe, soit 49,9%. Comme le gouvernement du Canada a déjà procédé aux premiers pas pour réaliser cette libéralisation, il se peut que les deux premières phases de libéralisation n'en fassent en fait qu'une. La troisième phase de libéralisation prévoit l'échange des droits de trafic illimités de cinquième liberté⁶, subordonné au droit pour les citoyens du Canada et de l'UE de fonder un nouveau transporteur aérien dans le territoire de l'autre partie. Enfin, la création d'un espace aérien unique est prévue à long terme, avec l'échange du droit de cabotage, dès que le Canada et l'Union Européenne

auront supprimé toute restriction de propriété et contrôle des compagnies aériennes à l'endroit des citoyens de l'autre partie.

Cet accord est révolutionnaire en ce qu'aucun accord bilatéral n'a jamais, à ce jour prévu une intégration complète de deux marchés aériens. Il est également novateur du fait que l'échange de droits de trafic est subordonné à la libéralisation des législations nationales respectives. D'ordinaire, les accords aériens bilatéraux n'influent pas sur les règles internes relatives à l'obtention des licences de transporteur aérien. Il doit également être souligné que l'Accord est plus libéral que celui conclu par les Etats-Unis et l'UE en 2007, ce qui pourrait d'ailleurs inciter les Etats-Unis à répondre au vœu de l'UE d'établir un marché unique transatlantique.

Cela étant dit, le succès de l'Accord aérien eurocanadien dépend dans une large mesure de la volonté des parties de procéder à la modification de leurs lois domestiques. Cet article souligne qu'il est dans le meilleur intérêt du Canada de ratifier l'Accord le plus tôt possible, afin de rattraper la perte de terrain aux États Unis dans la libéralisation du marché aérien transatlantique (II). Le Canada doit aussi tenir compte du risque de diversion du trafic vers les États Unis dans l'articulation de sa politique aérienne domestique (III).

II) Les dangers d'une application tardive de l'Accord aérien eurocanadien

Le Canada risque de perdre sur le marché transatlantique, du fait de la croissance et de l'amélioration des services entre les États-Unis et l'Europe.

1. La diversion transfrontalière

La plus grande partie de la population canadienne vit à moins de 160 kilomètres de la frontière américaine. Cette situation géographique implique le double risque que les Canadiens ne se rendent aux aéroports américains frontaliers pour bénéficier des tarifs avantageux et que les visiteurs du Canada arrivent aux aéroports américains et empruntent ensuite un transport terrestre pour rejoindre le Canada. Ce danger s'est révélé en janvier 2009, lorsque le transporteur à très bas coûts, Ryanair, est entré en négociation avec les autorités de la région de Niagara, dans le but de lancer un service transatlantique vers l'aéroport international de Niagara Falls (NY).⁷ Cet aéroport occupe une position stratégique, puisque la plupart des touristes visitant le Sud de l'Ontario se rendent également dans la région de Niagara. Par ailleurs, l'aéroport de Vancouver pourrait aussi se trouver en concurrence pour les services transatlantiques avec l'aéroport américain de Bellingham, situé à 80 kilomètres au sud de la métropole canadienne. Enfin, les aéroports américains de Plattsburgh et de Burlington représentent déjà des portes d'entrée sur le marché aérien domestique américain pour la population sud québécoise et pourraient aussi offrir des services longs courriers. Ryanair s'en est rendu maître dans l'art de desservir les aéroports secondaires proches des centres importants: dans le cas de Stockholm, les deux aéroports desservis sous le nom de la capitale suédoise sont situés à plus de 100 kilomètres du centre-ville.

Pour combattre ce danger il faut que le Canada incite la croissance de services efficaces transatlantiques par les opérateurs titulaires et surtout par des entrants à bas coût. Il est donc essentiel que la première phase de l'Accord prévoyant l'échange des droits de trafic illimités de 3ème et 4ème libertés soit appliquée immédiatement.

2) Diversion du trafic à l'arrivée et au départ du Canada

Les passagers aériens, et surtout les passagers d'affaires privilégient les vols rapides, si possible en ligne directe. Par conséquent, pour se rendre au Canada depuis un aéroport régional européen, les passagers font d'ordinaire une escale dans un aéroport pivot européen, d'où ils empruntent ensuite un vol direct vers le Canada. Air Canada est le transporteur le mieux placé pour attirer ce trafic grâce à sa part importante du marché transatlantique et son réseau de partenaires au sein de Star Alliance qui offrent des correspondances intra-européennes. L'un des résultats attendus de l'accord UE-États-Unis est une augmentation du nombre de vols directs transatlantiques vers et au départ des aéroports régionaux européens.⁹ Dès lors, les transporteurs américains avec leurs partenaires stratégiques européens pourront desservir le Canada depuis les aéroports européens régionaux avec une seule escale aux États Unis, offrant donc un service qui équivaut, qualitativement, aux services transatlantiques existants à destination et au départ du Canada. Cette concurrence pourrait porter préjudice à tous les services entre le Canada et l'Europe avec des correspondances en Europe. Ce risque peut être relativisé en encourageant des services directs plus fréquents entre le Canada et l'Europe, qui réduiraient le temps total de voyage.

3) Diversion des passagers avec correspondances internationales

Une partie importante du trafic entre le Canada et l'Europe est en transit pour des destinations au-delà du Canada, en Amérique latine, par exemple, soit du fait de l'absence de connectivité directe avec l'Europe, soit parce que les prix pour les vols directs sont majorés par un «surchage de pivot».¹⁰ Les passagers ont souvent un choix entre une escale aux États Unis ou au Canada. Or, le Canada risque de perdre progressivement son rôle de plaque tournante si sa part du marché direct transatlantique diminue. Les nouveaux services transatlantiques vers les aéroports américains vont concourir pour les passagers en correspondance avec l'oligopole d'aéroports pivots existants aux États-Unis et au Canada. Le trafic de sixième liberté¹¹ représente un élément clé de la viabilité des services transatlantiques canadiens et la perte d'une partie de ce trafic affaiblirait une industrie qui emploie plus de 300,000 Canadiens. L'entrée en vigueur de l'Accord aérien eurocanadien aura pour effet de promouvoir l'augmentation et l'introduction de nouveaux services transatlantiques à partir et à destination du Canada en offrant un cadre réglementaire plus flexible aux transporteurs aériens. Le Canada devrait également s'assurer que ses accords bilatéraux aériens avec les États tiers ne sont pas trop restrictifs, ce qui empêcherait le recours au Canada comme pays de correspondance.

III) Politique canadienne aérienne après l'entrée en vigueur de l'accord

Le gouvernement canadien doit rester conscient de la capacité concurrentielle des aéroports américains qui, même après l'entrée en vigueur de l'Accord euro-canadien, continueront d'exercer leur rôle de porte d'entrée au Canada et de voie d'entrée du trafic en transit vers les pays tiers. Les deuxième et troisième transporteurs aériens canadiens se sont d'ailleurs servis de leurs communiqués de presse sur l'Accord aérien eurocanadien pour revendiquer une reconsidération de la politique des taxes aériens canadiens.¹² Pour un vol direct vers Londres avec la même compagnie aérienne, les suppléments de Montréal sont plus de 500 % plus élevés que ceux applicables à un vol à partir de New York.¹³ Ces suppléments découragent le voyage et encouragent l'usage

d'aéroports frontaliers, surtout parmi les voyageurs de loisir. Pour les services long courrier existants, ces suppléments ne représentent certes qu'une infime partie du prix total du transport. En revanche, si Ryanair parvient à offrir des services transatlantiques pour \$10 l'aller simple,¹⁴ les taxes et suppléments pourraient jouer un rôle décisif et décourager les transporteurs à très bas coûts de pénétrer le marché canadien. De plus, les inconvénients liés à l'éloignement d'un aéroport frontalier seront souvent négligeables lors d'un itinéraire long courrier, alors qu'ils sont dissuasifs pour un vol régional ou continental. Il est dès lors essentiel que la politique fiscale du Canada ne soit pas à l'origine d'une perte de terrain face aux États-Unis, dans le marché aérien transatlantique.

Conclusion

Les auteurs ont cherché à souligner l'importance pour le Canada d'appliquer le plus tôt possible l'Accord sur la libéralisation du marché aérien transatlantique. Un retard dans son application risque d'affecter défavorablement la viabilité des services euro-canadiens et pourrait entraîner une perte de la part canadienne du marché transatlantique. Bien que les tendances politiques et économiques actuelles puissent paraître hostiles à une déréglementation fondamentale du secteur, il est dans le meilleur intérêt du Canada pour le long terme que le cadre réglementaire aérien transatlantique soit au moins aussi libéralisé que celui applicable aux États-Unis.

1 Transports Canada, Communiqué, “Le Canada conclut des négociations sans précédent en matière de transport aérien avec l’Union Européenne” (8 décembre 2008), en ligne: Transports Canada <<http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2008/08-h237f.htm>>.

2 “Policy considerations in the negotiation of a new air services agreement between Canada and the European Union,” Mark Glynn under the direction of Professor Armand de Mestral McGill University, Policy Brief December 2008, Canada-Europe Transatlantic Dialogue: Seeking Transnational Solutions to 21st Century Problems, <http://www.carleton.ca/europecluster/policy-briefs.html>

3 Air Canada, Communiqué, «Air Canada se réjouit de la conclusion d'un accord de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne» (9 décembre 2008), en ligne: Air Canada <<http://micro.newswire.ca/release.cgi?rkey=1612098382&view=46513-1&Start=0>>.

4 Troisième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité.

Quatrième liberté de l'air- droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité.

5 Septième liberté de l'air- droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité.

6 Cinquième liberté de l'air - droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers

7 Sharon Linstedt, “Irish airline Ryanair eyes Falls airport deal“ *Buffalo News* (10 mars 2009).

8 Voir *supra* note 3.

9 Jan Veldhuis, "The Implications of More Transatlantic Point-to-point Routes for European Hubs" (Article présenté à la seconde Conférence Airneth, La Haye, 17 avril 2008).

10 Le surcharge de pivot (*hub premium* en anglais) décrit la tendance pour les transporteurs aériens d'augmenter leurs tarifs lorsqu'ils offrent un service direct entre deux aéroports pivots vu que tous ou la plupart de ses concurrents n'offrent qu'un service indirect sur le route.

11 Sixième liberté de l'air- droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États.

12 Westjet, Communiqué, “WestJet applauds Canada-European Union air transport agreement” (9 décembre 2008), en ligne: Westjet

<<http://micro.newswire.ca/release.cgi?rkey=1612098492&view=87295-2&Start=0>>. Air Transat, Communiqué, “Transat satisfaite qu'une entente de libéralisation du transport aérien survienne entre le Canada et l'Union européenne” (9 décembre 2009), en ligne: Air Transat <<http://www.transat.com/fr/medias/communiquere.presse.aspx>>.

13 Comparaison pour un aller simple vers Londres Heathrow depuis l'aéroport John F Kennedy à New York et depuis Montréal avec British Airways, en ligne : BA <http://www.britishairways.com/travel/home/public/en_us>.

14 Mark Milner, “Ryanair boss plans £7 tickets to America” *The Guardian* (13 avril 2007).