



Transports
Canada

Transport
Canada

CIEL BLEU



La nouvelle POLITIQUE du
Canada SUR LE TRANSPORT
AÉRIEN INTERNATIONAL

Canada



Ciel bleu : la nouvelle politique du Canada sur le transport aérien international

La politique suivante s'appliquera à l'approche du Canada en matière de négociations bilatérales sur le transport aérien couvrant les services passagers et tout-cargo réguliers.¹

Objectifs et principes stratégiques

La nouvelle approche canadienne en matière de politique aérienne internationale **reposera sur les objectifs et les principes suivants**:

Objectifs

- Établir un cadre qui favorise la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis pour les voyageurs, les expéditeurs et les secteurs touristique et commercial.
- Permettre aux compagnies aériennes canadiennes de prendre de l'expansion et de soutenir la concurrence dans un contexte mondial libéralisé.
- Permettre aux aéroports de se promouvoir avec le moins de contraintes bilatérales possibles.
- Appuyer et favoriser les objectifs commerciaux internationaux du Canada.
- Favoriser une industrie canadienne du transport aérien sécuritaire, sûre, efficace et viable.

Principes

- Reconnaître que le transport aérien contribue directement au dynamisme économique et qu'il est un intervenant de premier plan dans le commerce international et le tourisme;
- Les forces du marché devraient déterminer le prix, la qualité, la fréquence, et l'étendue des options des services aériens;
- Les transporteurs canadiens devraient avoir une chance de rivaliser leurs concurrents sur les marchés internationaux avec des règles du jeu raisonnablement équitables;
- Les facteurs de sécurité et de sûreté continueront d'orienter les initiatives de libéralisation du transport aérien.

¹ La politique de désignations multiples de 2002 va continuer de s'appliquer. Cette politique facilite la désignation de tous les transporteurs canadiens qui désirent exploiter des services aériens réguliers dans des marchés internationaux ainsi que la distribution des droits d'exploitation lorsque les désignations sont limitées et/ou ne sont pas utilisées dans le cadre d'accords bilatéraux du Canada.



D'autre part, Transports Canada reconnaît que les résultats escomptés des efforts de libéralisation du transport aérien sont tributaires de façon significative d'une fluidité efficace des passagers et du fret dans les aéroports. De ce fait, Transports Canada va continuer à coopérer avec d'autres ministères, administrations aéroportuaires et transporteurs canadiens et, s'il y a lieu, avec les partenaires bilatéraux du Canada, en vue de promouvoir des mesures qui contribuent à une fluidité **efficace, sécuritaire et sûr** des passagers et du fret internationaux.

Approche de la politique concernant les négociations sur le transport aérien

Le Canada va **rechercher de manière proactive** des possibilités de négocier des accords plus ouverts en matière de transport aérien régulier international qui vont permettre l'ajout de services tout-cargo et de transport de passagers en fonction des forces du marché.

L'objectif principal du Canada sera de négocier des accords réciproques de type « Ciels ouverts » semblables à celui négocié avec les États-Unis en novembre 2005, lorsque cela est jugé comme étant dans l'intérêt global du pays.

Fondamentalement, un accord de type «Ciels ouverts » traiterait des éléments suivants afférents aux services tout-cargo et de transport de passagers :

- Accès libre aux marchés bilatéraux (droits de troisième et quatrième libertés);
- Aucune limite quant au nombre de transporteurs autorisés à exploiter des services;
- Aucune limite quant à la fréquence de service ou au type d'aéronef autorisé;
- Régime de tarification basé sur le marché pour l'exploitation de services bilatéraux et vers des pays tiers;
- Régime ouvert et flexible d'exploitation de services selon la formule de partage de codes;
- Services illimités en direction et en provenance de pays tiers (droits de cinquième et sixième libertés);
- Droits d'exploitation de services tout-cargo autonomes (droits de septième liberté).

En aucun cas les droits de cabotage ne seront inclus dans l'approche, c'est-à-dire le droit pour un transporteur étranger d'acheminer du trafic intérieur entre des points situés au Canada.



Pour déterminer les **priorités de négociation**, le gouvernement va consulter les compagnies aériennes et les aéroports et prendre en considération les éléments suivants (sans ordre particulier):

- Les priorités et intérêts des transporteurs et aéroports canadiens;
- La probabilité de services nouveaux exploités par des transporteurs canadiens et étrangers et leur ampleur. Une préférence sera accordée dans les cas où l'exploitation de nouveaux services est planifiée à court terme;
- La taille et le degré de maturité des marchés de transport aérien et leur potentiel de croissance;
- Les demandes formulées par les gouvernements étrangers;
- Les objectifs commerciaux internationaux du Canada;
- Les questions de sécurité et de sûreté;
- Les relations extérieures; et
- Les difficultés et les différends bilatéraux.

Le gouvernement mènera des consultations plus élargies avant d'entreprendre des initiatives majeures en matière de libéralisation du transport aérien.

Dans la mesure où certains pays ne voudront peut-être pas négocier d'entente de type « Ciel ouvert » avec le Canada, un échange réduit de droits sera envisagé, tout en recherchant une plus grande ouverture, sans que cela ne nuise à la capacité du Canada de négocier une telle entente dans le futur. **Quoi qu'il en soit, le Canada va viser le plus de souplesse possible dans les services tout-cargo.**

Dans d'autres situations limitées, le gouvernement pourrait déterminer qu'il n'est pas dans l'intérêt du Canada de négocier un accord de type « Ciel ouvert ». Certains facteurs d'importance qui sont susceptibles d'influer sur l'approche canadienne dans les négociations bilatérales en matière de transport aérien incluent :

- La capacité des transporteurs canadiens d'exploiter des services est réduite de façon significative par des questions d'accès aux aéroports et/ou de facilitation discriminatoires;
- La conduite des affaires (p.ex. transfert de fonds, dispositions relatives à la double imposition, etc.) nuit considérablement aux activités commerciales des transporteurs canadiens;
- Le ou les transporteurs étrangers ne semblent pas respecter des principes d'affaires raisonnables ou jouissent d'une protection contre les règles de marché normales, d'où un déséquilibre profond des règles du jeu pour les compagnies aériennes canadiennes;
- Le ou les transporteurs étrangers offriraient vraisemblablement un niveau de service qui provoquerait une réduction importante, voire l'élimination de la concurrence sur certains marchés et certaines routes - le Canada se retrouverait donc perdant.

Cela dit, dans de telles situations, si un marché en particulier est jugé comme étant une priorité de négociation, le Canada serait prêt à considérer la négociation d'un accord qui prévoit une libéralisation accrue et possiblement une introduction ou une expansion des services aériens à l'avenir.



GLOSSAIRE

Accord bilatéral de services aériens : Instrument le plus fréquemment utilisé par les États pour appliquer un cadre juridique à leurs services aériens internationaux réguliers.

Partage de codes : Formule qui permet à un transporteur, dans le cadre d'un service aérien, d'utiliser son indicatif (p. ex. AC dans le cas d'Air Canada) pour un vol qui est exploité par un autre transporteur, dans le but de commercialiser et de vendre un service aérien. Ainsi, aux termes d'un accord sur le partage de codes, Air Canada peut utiliser son indicatif pour des vols exploités par United Airlines entre Ottawa et Chicago et les commercialiser en son nom.

Libertés de l'air :

Droit de première liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien de survoler le territoire d'un autre pays sans y atterrir.

Droit de deuxième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien de faire des escales non commerciales sur le territoire d'un autre pays, la plupart du temps pour faire le plein, faire faire des réparations d'urgence ou intervenir dans une situation d'urgence.

Droit de troisième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien du pays A de débarquer du trafic provenant du territoire de son pays dans le territoire du pays B.

Droit de quatrième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien du pays A d'embarquer du trafic dans le territoire du pays B pour l'acheminer dans le territoire de son pays.

Droit de cinquième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien du pays A d'embarquer du trafic dans le territoire du pays B pour l'acheminer vers un pays tiers, dans le cadre d'un service à destination ou en provenance de son territoire.

Droit de sixième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien du pays A d'embarquer du trafic dans le territoire du pays B pour l'acheminer vers un pays C via le pays A.

Droit de septième liberté : Droit ou privilège d'un transporteur aérien du pays A d'acheminer du trafic entre le territoire des pays B et C, sans desservir le pays A (service autonome).