

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

**S/C/W/201**

4 octobre 2001

(01-4786)

Conseil du commerce des services

Original: anglais

## COMMUNICATION DU BRÉSIL

### Examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS Situation actuelle des transports aériens commerciaux au Brésil

#### A. INTRODUCTION

1. Comme dans de nombreux autres pays, une fraction de plus en plus importante de la population bénéficie au Brésil des services aériens de transport commercial, ce qui fait de l'aviation civile un outil essentiel du développement social et économique. Par suite de la formidable croissance observée dans les mouvements d'aéronefs, il est devenu nécessaire de développer l'infrastructure aéroportuaire et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne et de la navigation pour assurer de hauts niveaux de sécurité opérationnelle. Le développement du transport aérien passe donc par l'élargissement et la modernisation des aéroports et des systèmes de contrôle de la circulation aérienne, ce qui concerne aussi les dimensions économiques et politiques de la fourniture de ces services.

2. S'agissant de la dimension économique, l'État accordait, dans les débuts de l'aviation commerciale, un soutien notable aux compagnies aériennes et aux services aéroportuaires ainsi qu'au contrôle et à la gestion de la circulation aérienne, en vue notamment d'assurer la viabilité financière du secteur de l'aviation civile qui était considéré comme un élément indispensable au progrès d'un pays. Une réglementation stricte des activités de ce secteur, couvrant les aspects techniques, opérationnels et économiques des services aériens et aéroportuaires, a été longtemps en vigueur. Toutefois, l'intervention de l'État s'est notablement réduite au cours des dernières décennies dans le contexte de réformes de la réglementation axée sur les dimensions commerciales et économiques du secteur. Il en est résulté un environnement plus propice à une participation accrue des capitaux privés aux activités liées à l'aviation civile. Ce processus est conforme à la tendance générale en direction de politiques visant à accroître la concurrence et la productivité dans ce secteur, y compris par la privatisation des compagnies aériennes et des aéroports.

#### B. L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN AU BRÉSIL AU COURS DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE

3. Le rôle moteur joué dans le transport aérien au Brésil par les capitaux privés est allé croissant au cours des dernières années. La seule compagnie aérienne constituée grâce à des fonds publics était placée sous le contrôle d'un des États de la Fédération. Elle a toutefois été privatisée au commencement de la dernière décennie.

4. À partir du début des années 90, le Département brésilien de l'aviation civile (DAC) a engagé un processus graduel d'ouverture du marché du transport aérien pour offrir aux usagers, aux passagers et au fret différentes options en matière de services de transport aérien dans un environnement concurrentiel où les forces du marché prédominent. Dans ce contexte, des efforts ont été faits pour limiter l'action de l'État en matière de réglementation aux mécanismes de contrôle qui ont pour objet d'assurer la sécurité opérationnelle et la qualité des services rendus au public.

5. D'un point de vue économique, le transport aérien est passé par des hauts et des bas dus aux cycles et conditions dans lesquels s'est inscrit le processus de son développement. Mais ses taux de croissance ont toujours été plus élevés globalement que ceux de l'économie dans son ensemble, ce qui met en évidence les effets multiplicateurs de ce secteur qui sont inhérents à son important pouvoir d'entraînement en amont et en aval.

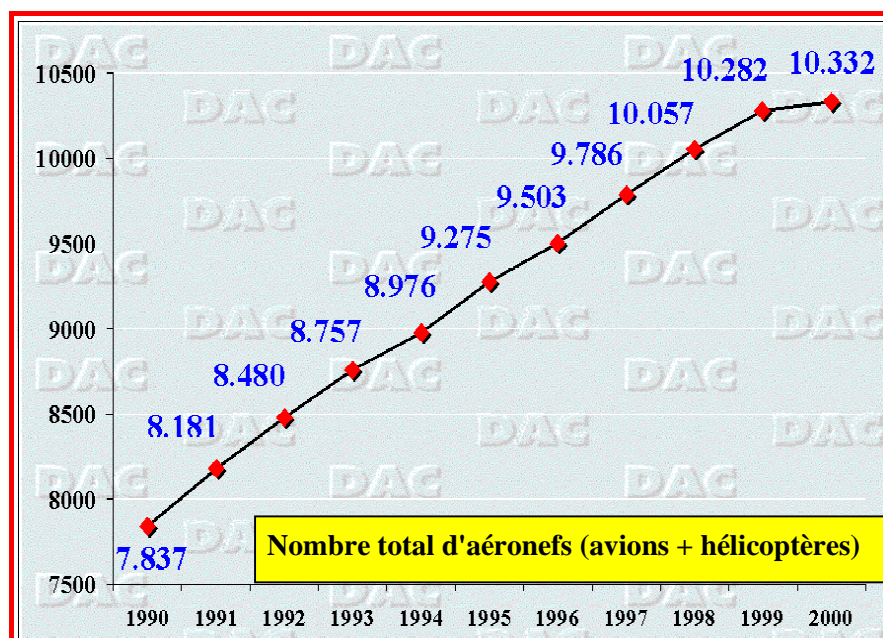
**TABLEAU 1 – SITUATION GÉNÉRALE DU SECTEUR (05.09.2001)**

Thème		Quantité	
<b>COMPAGNIES AÉRIENNES</b>			
Régulières		22	
Non régulières (avions affrétés)		07	
Taxis aériens		410	
Taxis aériens individuels		18	
Travaux aériens (agriculture)		276	
Travaux aériens (publicité)		38	
Travaux aériens (levés)		22	
Travaux aériens (prospection)		05	
Salon de l'aéronautique et meetings aériens		01	
Travaux aériens (photographie)		<u>09</u>	
TOTAL:		<b>808</b>	
<b>AÉRONEFS</b>			
Avions		9 993	
Hélicoptères		<u>832</u>	
TOTAL:		<b>10 825</b>	
<b>VOLS ET MOUVEMENTS</b>	<b>VOLS</b>	<b>MOUVEMENTS MENSUELS</b>	
Vols intérieurs	815	18 892	
Vols régionaux	<u>491</u>	<u>10 416</u>	
TOTAL NATIONAL:	<b>1 306</b>	<b>29 308</b>	
Compagnies nationales	144	2 372	
Compagnies étrangères	<u>277</u>	<u>3 976</u>	
TOTAL INTERNATIONAL:	<b>421</b>	<b>6 348</b>	
TOTAL:	<b>1 727</b>	<b>35 656</b>	
<b>PERSONNEL NAVIGANT</b>	<b>AVIONS</b>	<b>HÉLICOPTÈRES</b>	<b>TOTAL</b>
Pilotes			
Compagnies aériennes	7 163	649	7 812
Aéronefs commerciaux	16 807	1 869	18 676
Aéronefs privés	<u>37 624</u>	<u>2 823</u>	<u>40 447</u>
Total partiel	<b>61 594</b>	<b>5 341</b>	<b>66 935</b>
Agents de bord	19 164	-	19 164
Mécaniciens navigants	<u>1 462</u>	-	<u>1 462</u>
TOTAL:	<b>82 220</b>	<b>5 341</b>	<b>87 561</b>
<b>AÉROPORTS</b>			
Publics	706		
Privés	<u>1 367</u>		
TOTAL:	<b>2 073</b>		

Thème	Quantité
<b>HÉLIPORTS</b>	
Publics	34
Privés	<u>275</u>
<b>TOTAL:</b>	<b>309</b>
<b>AÉROCLUBS</b>	<b>198</b>
<b>ÉCOLES</b>	347
<b>STAGES</b>	<u>1 705</u>
<b>TOTAL:</b>	<b>2 052</b>
<b>ATELIERS DE RÉPARATION</b>	<b>413</b>
<b>ÉQUIPEMENT DE LA DAC</b>	
Simulateurs	
À deux moteurs	13
À un moteur	60
Aéronefs	<u>447</u>
<b>TOTAL:</b>	<b>520</b>

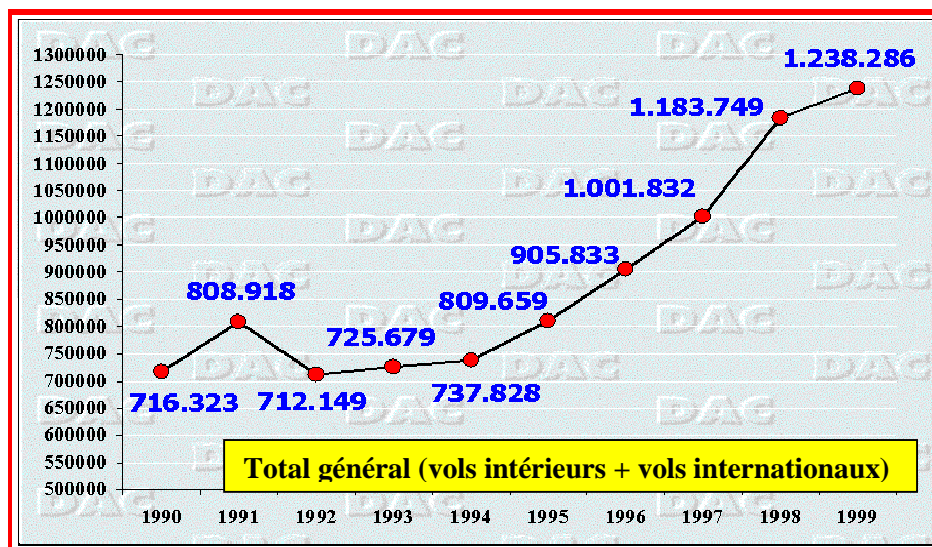
6. L'augmentation notable des atterrissages et des décollages dans les principaux aéroports, qui résulte de l'utilisation intense du transport aérien depuis quelques années, est à l'origine d'encombrements et de retards imputables à la capacité insuffisante des dispositifs de contrôle de l'espace aérien et de l'infrastructure aéroportuaire. Une réglementation appropriée visant à assurer une utilisation plus systématique de la capacité existante en mettant en place des "créneaux", en réorganisant la circulation aérienne et en optimisant l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire a été adoptée pour y remédier.

**TABLEAU 2 – NOMBRE TOTAL D'AÉRONEFS**



Données actualisées en septembre 2001

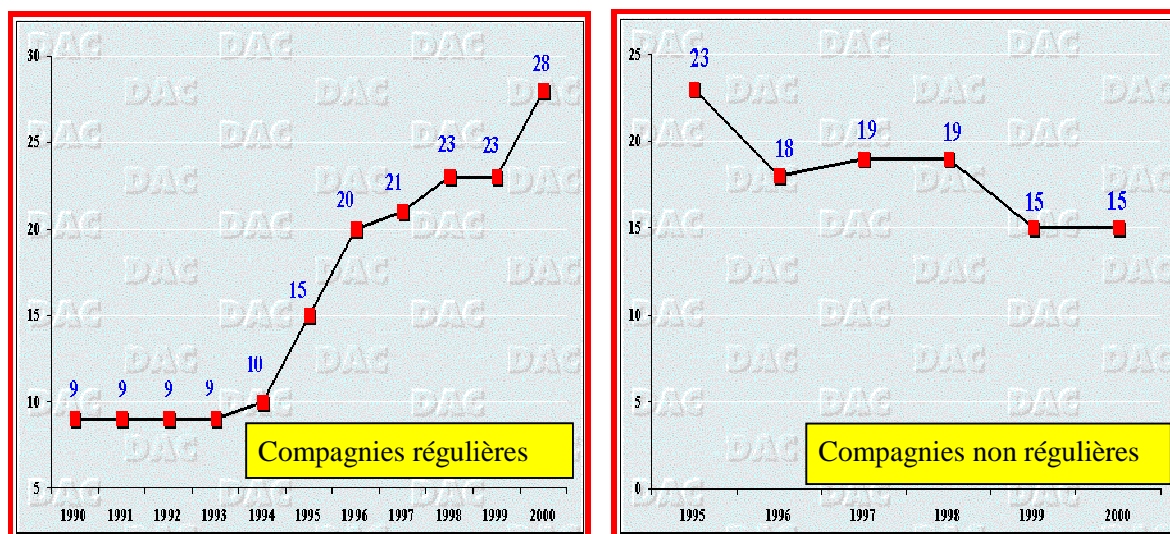
**TABEAU 3 – MOUVEMENTS D'AVIONS (ATTERRISSAGES + DÉCOLLAGES)**



Données actualisées en septembre 2001

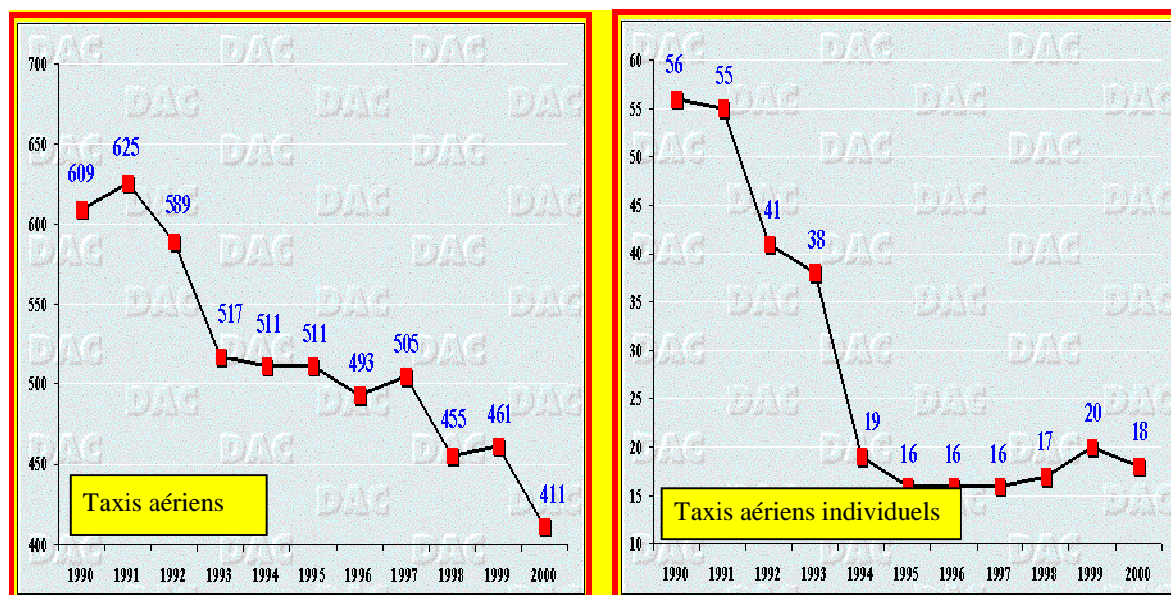
7. Mais, eu égard à la nouvelle orientation de la politique vers la libéralisation du transport aérien, il est essentiel que la capacité des systèmes de contrôle de l'espace aérien et d'infrastructures aéroportuaires soit d'autant plus renforcée qu'elle devra permettre une croissance continue et durable de l'aviation civile. Plusieurs dispositions ont donc été prises par les responsables de l'aviation civile brésilienne pour développer la capacité de transport aérien ainsi que la productivité et la sécurité dans ce domaine, comme l'a recommandé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En ce qui concerne la libéralisation, le Brésil a adopté des mesures visant à permettre à de nouveaux entrepreneurs d'accéder au secteur du transport aérien pour assurer une plus large gamme de services, les rendre plus accessibles et contribuer ainsi au développement du marché du transport aérien sur les lignes intérieures.

**TABEAU 4 – COMPAGNIES AÉRIENNES**

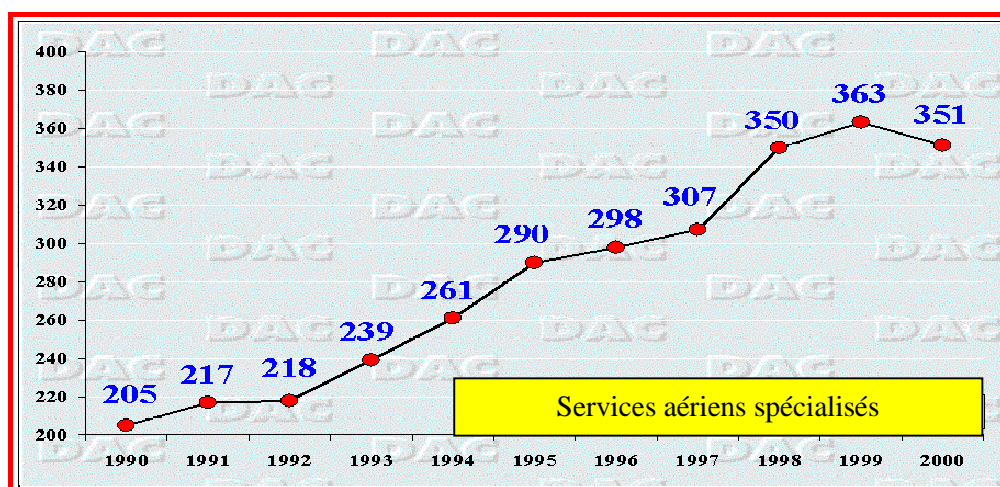


Données actualisées en septembre 2001.

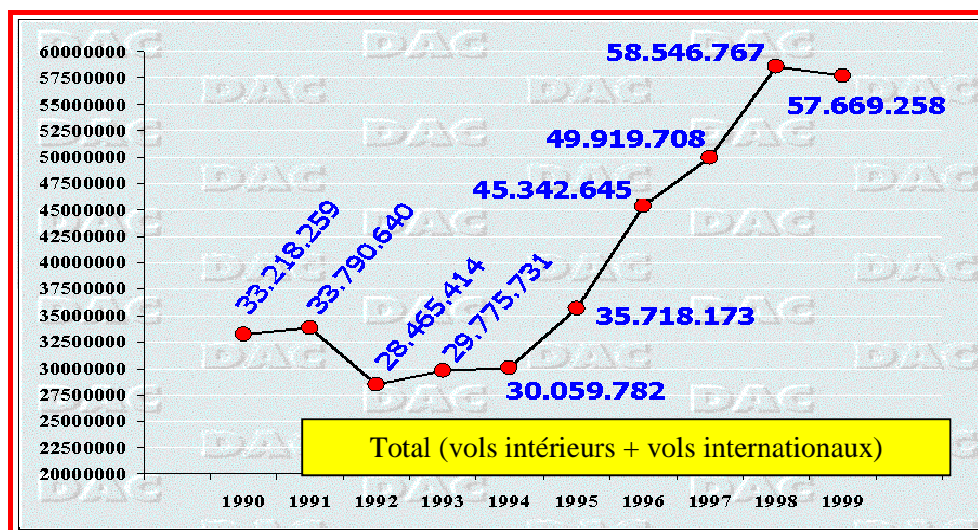
**TABLEAU 5 – TAXIS AÉRIENS**



**TABLEAU 6 – SERVICES AÉRIENS SPÉCIALISÉS**



**TABEAU 7 – MOUVEMENTS DE PASSAGERS (EMBARQUEMENTS + DÉBARQUEMENTS)**



**C. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT: LA PRÉOCCUPATION DU BRÉSIL**

8. L'utilisation intense du transport aérien a accru l'impact sur l'environnement, en particulier dans les zones voisines des aéroports, du fait du bruit résultant de l'atterrissage et du décollage et, dans la haute atmosphère, de l'émission de gaz due à l'utilisation de combustibles fossiles, qui a des répercussions sur la couche d'ozone.

9. Certaines améliorations ont, au cours des 20 dernières années, été apportées à la situation dans notre région, avec le renouvellement naturel des flottes aériennes et le remplacement de la première génération d'aéronefs extrêmement bruyants par des appareils plus silencieux et moins polluants, en particulier sur le marché intérieur.

10. En ce qui concerne les lignes internationales, les compagnies ont accéléré le processus de renouvellement de la flotte pour être plus concurrentielles. À cet effet, elles exploitent les plus modernes des aéronefs existants afin de satisfaire aux prescriptions du chapitre 3 de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI.

11. L'application d'une nouvelle norme de bruit est actuellement à l'étude au sein du Comité de la protection de l'environnement de l'aviation (CAEP), et une réduction accrue du niveau des émissions sonores est envisagée.

12. Cette question mérite que les États membres de l'OACI lui accordent une attention particulière en raison des coûts résultant du processus de dévalorisation des aéronefs les plus vieux et les plus bruyants ainsi que des coûts de renouvellement de la flotte pour maintenir de hauts niveaux de compétitivité, en particulier sur les itinéraires internationaux.

13. Le Brésil est le seul pays en développement qui participe activement aux travaux du CAEP. Il en est membre depuis le début des années 80.

**D. LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN AU BRÉSIL**

14. Les autorités brésiliennes compétentes en matière d'aviation civile incitent les associations internationales de compagnies aériennes à recourir au partage des codes, ainsi qu'à conclure des accords relatifs à l'élaboration de procédures communes aux États de la région.



15. La signature de l'Accord de Fortaleza, qui est maintenant réexaminé en vue d'obtenir de meilleures conditions pour une ouverture à l'échelle régionale et un nouvel élargissement à d'autres États de la région, a représenté à cet égard une étape marquante.

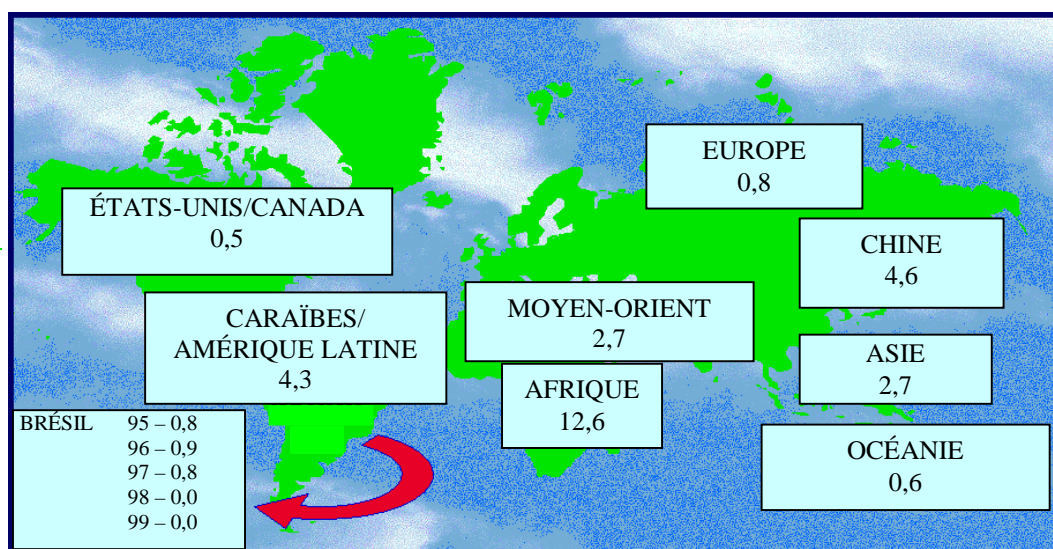
16. Le Brésil cherche donc maintenant à engager des discussions avec ses partenaires du MERCOSUR au sujet de la possibilité de renforcer le transport aérien international dans la région en élargissant la portée de l'Accord de Fortaleza.

17. La politique brésilienne de l'aviation civile a évolué en direction d'une libéralisation internationale afin de faciliter les activités d'exploitation de lignes internationales par les compagnies concernées et de rendre les voyages dans d'autres pays moins coûteux et plus simples pour leurs usagers.

18. Il convient de souligner que le Brésil poursuit des politiques visant à assurer la croissance de ses compagnies aériennes nationales. Le pays entre pour 1,8 pour cent dans le marché mondial du transport aérien, ce qui le place au 13<sup>ème</sup> rang pour le nombre de passagers transportés, avec un taux de croissance annuelle de 12,5 pour cent au cours des six dernières années.

19. En ce qui concerne la sécurité opérationnelle de l'aviation commerciale, le Brésil a un taux d'accidents qui est un des plus bas du monde (0,5 pour cent par million de décollages).

**TABLEAU 8 – TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE DÉCOLLAGES**  
(Gros avions à réaction construits dans l'hémisphère occidental)



E. EXAMEN DE L'ANNEXE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DE L'AGCS ET APPLICATION PLUS LARGE DE L'ACCORD DANS CE SECTEUR

20. L'examen de l'annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS nous fournit une très bonne occasion de mettre en commun des renseignements sur la situation réelle dans chaque pays ainsi que sur les derniers développements en ce qui concerne le transport aérien dans son ensemble. Il permet aussi d'évaluer le rôle de tous les services directement ou indirectement liés aux droits de trafic.

21. Toutefois, en ce qui concerne la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord général sur le commerce des services dans le secteur du transport aérien, le Brésil est fermement décidé à s'efforcer de faire en sorte que les droits de trafic et tous les segments directement liés à ces droits qui demeurent exclus du champ d'application de l'Accord continuent d'être discutés et négociés dans le cadre des paramètres des accords bilatéraux ou multilatéraux de l'OACI.

22. Le Brésil reconnaît qu'il reste nécessaire de déployer de grands efforts en direction de la libéralisation du transport aérien international. Ces efforts s'inscrivent et continueront nécessairement de s'inscrire dans le cadre de l'OACI, qui est officiellement chargée des questions de transport aérien international et, en particulier, de sa sécurité et de sa protection.

23. À cet effet, le Brésil invite les Membres à conjuguer leurs efforts afin de consolider l'OACI en tant que lieu privilégié et organisation compétente pour le renforcement et le développement permanents de la sécurité du transport aérien international, où toutes les questions sectorielles sont traitées et où toutes les lignes directrices nécessaires ont été approuvées par consensus depuis 1946 en vue de l'inscrire dans le meilleur environnement possible.

24. Enfin, il est important de mentionner les mesures réglementaires proposées par l'OACI pour faire bénéficier d'un traitement particulier l'évolution des activités de transport aérien dans les pays en développement. C'est une raison de plus pour que la question des droits et des réglementations essentiels dans les domaines de l'aviation continue de relever de l'OACI, étant donné que les principes traditionnels fondamentaux de l'Accord général sur le commerce des services, tels qu'ils se présentent aujourd'hui, ne peuvent devenir applicables à moyen et à long terme aux droits de trafic et aux services directement liés à ces droits sans que de profondes modifications soient apportées à la structure opérationnelle des services aériens, modifications dont l'ampleur et l'impact ne peuvent à ce stade être déterminés comme il convient.

25. Faire en sorte que l'OACI joue son rôle de chef de file dans le domaine du transport aérien international et renforcer ce rôle, c'est assurer que l'évolution des services aériens sera régie par le souci d'un équilibre parfait entre la sécurité des passagers et du fret, des normes adéquates de concurrence et un haut niveau dans les domaines de la technologie et du respect de l'environnement, au profit non seulement des Membres de l'OMC et de l'OACI, mais aussi des milliards de personnes dont la vie courante est directement ou indirectement affectée par l'exploitation des services aériens.

---