



**DIALOGUE TRANSATLANTIQUE CANADA-EUROPE:  
À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS TRANSNATIONALES À DES  
PROBLÈMES DU 21<sup>ÈME</sup> 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<sup>\*</sup>

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»).<sup>1</sup> Cet accord, dont nous avons annoncé la conclusion prochaine dans notre article précédent,<sup>2</sup> a été salué par l'industrie aéronautique canadienne.<sup>3</sup> 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 libertés<sup>4</sup> 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 liberté<sup>5</sup> pour les transporteurs de fret. Cette phase est subordonnée à la libéralisation de la

---

<sup>\*</sup> 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.

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 liberté<sup>6</sup>, 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).<sup>7</sup> 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 liberté<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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 «surcharge de pivot».<sup>10</sup> 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 liberté<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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,<sup>14</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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/communiqués/nat/2008/08-h237f.htm>>.

<sup>2</sup> «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>

<sup>3</sup> 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>>.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> Sharon Linstedt, "Irish airline Ryanair eyes Falls airport deal" *Buffalo News* (10 mars 2009).

<sup>8</sup> Voir *supra* note 3.

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

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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/communiqu.e.presse.aspx>>.

<sup>13</sup> 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](http://www.britishairways.com/travel/home/public/en_us)>.

<sup>14</sup> Mark Milner, "Ryanair boss plans £7 tickets to America" *The Guardian* (13 avril 2007).