



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Canada

BLUE SKY

Canada's

INTERNATIONAL AIR POLICY



Brigita Gravitis-Beck
Transports Canada

*Sommet « Ciels ouverts » de la
Colombie-Britannique
25 septembre 2009*



***Ciel bleu* : La politique du Canada sur le transport aérien international**

- Présentée en novembre 2006
 - Approche stratégique datant de trois ans orientant la négociation d'accords de transport aérien international du Canada.

- Objectifs principaux :
 - 1) Poursuivre proactivement l'accroissement de la libéralisation des accords de transport aérien;
 - 2) Négocier des accords réciproques de type Ciel ouvert lorsque cela répond à l'intérêt général du Canada;
 - 3) Favoriser la concurrence et le développement durable et à long terme de services aériens internationaux nouveaux et élargis pour les voyageurs, les expéditeurs et les secteurs touristique et commercial.



1) Poursuivre proactivement la libéralisation (suite)

- Cela signifie une approche *stratégique* pour l'établissement des priorités, en se concentrant principalement sur l'intérêt économique du Canada.
- En 2008, les 5 principaux marchés O-D du Canada étaient les suivants :
 - 1) É.-U. représentant 49 % du marché total canadien
 - 2) UE représentant 17 % du marché total canadien
 - 3) Les Caraïbes représentant 6,6 % du marché total canadien
 - 4) Le Mexique représentant 6 % du marché total canadien
 - 5) La Chine représentant 1,7 % du marché total canadien



1) Poursuivre proactivement la libéralisation (suite)

- Autres considérations :
 - Possibilités en matière de fret considérées comme distinctes des possibilités en matière de transport des passagers;
 - Droits de cabotage expressément exclus;
 - Conséquences économiques à long terme de l'accord, qui est un traité international ayant force obligatoire
 - Niveau de capacité excédentaire en vertu de l'accord bilatéral existant;
 - Volonté de s'engager avec le Canada;
 - Potentiel de croissance du marché bilatéral, surtout en ce qui concerne les services directs.



2) Négocier des accords réciproques de type Ciel ouvert dans l'intérêt général du Canada

- Il ne s'agit pas d'une approche universelle.
 - Possibilité d'équilibrer les risques et les avantages.
 - Vision à long terme.
- Le contexte aéronautique du Canada est à prendre en considération :
 - Immensité du territoire national;
 - Multiplicité des plaques tournantes pour les services internationaux;
 - Nombre peu élevé de transporteurs réguliers internationaux canadiens.



2) Négocier des accords réciproques de type Ciel ouvert dans l'intérêt général du Canada (suite)

- Autres considérations :
 - Règles du jeu équitables;
 - Questions commerciales (p. ex. impositions);
 - État de préparation de l'autre pays : questions de sécurité et sûreté, volonté.



Consultation – Élément essentiel pour déterminer l'intérêt canadien

- Continue et menée à toutes les étapes du processus.
 - Élaboration des politiques, établissement des priorités et conception des mandats de négociation.
 - Processus officiel et non officiel.
- Les parties intéressées au Canada sont très variées.
 - Les négociations visent à équilibrer les intérêts divers dans le temps.
 - Aéroports et compagnies aériennes;
 - Habituellement, les aéroports représentent les intérêts de leur communauté, de leur province/territoire et de leurs utilisateurs principaux (consommateurs et entreprises).
 - Autres (secteurs du tourisme, des affaires, etc.)



3a) Favoriser la concurrence et la durabilité des services aériens

- Une approche « proactive » nécessite des considérations en matière de risques et d'avantages afin d'évaluer la probabilité d'une concurrence durable.
 - Il ne s'agit pas d'une science exacte.
 - Les risques ne sont pas toujours compris du public : traités à long terme.
 - Les avantages sont souvent hypothétiques : les accords de transport aérien créent un potentiel pour le marché, mais les services réels dépendent des décisions des transporteurs.
 - Équilibre en ce qui concerne une concurrence loyale et le développement/la durabilité de l'industrie canadienne.



3b) Services nouveaux et élargis pour les voyageurs et les expéditeurs

- Vaste échantillon de besoins des intervenants comblés dans le temps.
- Un équilibre « délicat » des intérêts des intervenants est nécessaire.
 - Parfois, ces intérêts divergent.
 - Aucun intervenant n'a de priorité *de fait*.
- La taille du marché bilatéral est une considération clé; des services aériens directs sont un facteur important pour les consommateurs et les expéditeurs.



Rôle des considérations commerciales

- Les accords de transport aérien sont négociés par les gouvernements, en vue de fournir un cadre directeur aux accords commerciaux nécessaires pour la prestation de services aériens internationaux.
- Des accords commerciaux « distincts » sont nécessaires pour que les accords de transport aérien fonctionnent.
- La politique Ciel bleu crée un choix et une flexibilité accrus pour les aéroports et transporteurs des deux parties pour générer de nouvelles affaires.



Mise en œuvre effective : réelles opportunités

- La facilitation est essentielle pour la libéralisation du transport aérien (p. ex. flux efficace, sûr et sécuritaire du trafic international des passagers et du fret dans les aéroports canadiens).
- Transports Canada s'associe avec d'autres ministères fédéraux pour régler les questions de mise en œuvre :
 - Groupe consultatif sur le précontrôle Canada-États-Unis;
 - Problèmes de congestion;
 - Travail horizontal avec d'autres ministères sur diverses initiatives (p. ex. installations pour le départ des voyageurs en transit, transit sans visa).



Appuyer les objectifs touristiques

- Dans le cadre de la politique Ciel bleu, les efforts du Canada ont touché chacun des pays cibles de la Commission canadienne du tourisme en ce qui a trait au tourisme en provenance de l'étranger:
 - É.U., R.-U., Mexique, France, Allemagne, Chine, Japon, Corée du Sud, Australie
- Au fur et à mesure que les priorités dans la cadre de la Stratégie fédérale du tourisme évolueront, nous les prendrons en ligne de compte.
- Régime flexible pour les vols nolisés (à l'extérieur de la politique Ciel bleu).



Résultats de *Ciel bleu*

- 20 négociations depuis décembre 2006.
- Accords négociés/conclus avec presque 50 pays.
 - Les États membres de l'UE représentent 27 pays.
 - Comprend les États-Unis comme précurseur de la politique *Ciel bleu* (négociée en 2005, signée en 2007).
- 11 accords nouveaux/élargis.
- Accords « ouverts » avec 34 pays représentant 71 % de son trafic aérien international.
 - Accord entre le Canada et les États-Unis
 - Canada-UE : 27 accords bilatéraux « ouverts »
 - 6 autres accords de type Ciel ouvert.



Interpréter les résultats de la politique Ciel bleu

- Le Canada examine continuellement les marchés « bilatéraux » afin qu'ils ne soient pas mal desservis.
- Les marchés canadiens les plus importants ont été libéralisés dans la mesure du possible.
- Le Canada a géré activement 90 %+ de son trafic aérien international dans les dernières années.
- Chacun de ces marchés relève d'une des trois catégories suivantes :
 - Disposant déjà d'un accord « ouvert »
 - Pas prêt à négocier un accord de type *Ciel bleu* avec le Canada, mais expansion des droits possible
 - Accord présente une capacité excédentaire; pas de contraintes menant à des urgences.



Transparence

- Négocier les sensibilités signifie qu'il faut gérer la transparence.
 - Au début : consultations, participations
 - À la fin :
 - Le processus de ratification des traités du Canada signifie que des accords signés sont présentés au Parlement avant l'entrée en vigueur officielle;
 - Des communiqués de presse suivent toutes les négociations réussies, l'Office des transports du Canada affiche sur son site Web seulement les aspects généraux;
 - Après la ratification, tous les textes des accords sont affichés sur le site Web des traités du Canada.
- Les accords s'appliquent souvent sur une base administrative : les textes/dispositions des accords sont confidentiels jusqu'à leur ratification.



Les réalités de la négociation

- Tous les pays veillent agressivement à leurs intérêts nationaux.
- Les comparaisons doivent tenir compte des situations de chaque pays : industrie aérienne, géographie et marché.
- La concurrence et la libéralisation ne devraient pas être considérées comme des biens publics « absolus ».
 - Tributaire de l'équité
- Les communications sont une question délicate, mais tout de même une partie intégrale des négociations.



Expériences réussies

- Des résultats positifs ont été réalisés dans le cadre de la politique sur le transport aérien international *Ciel bleu* en trois ans seulement, notamment des accords « ouverts » avec 34 pays.
- Le ciel du Canada est aussi ouvert que possible, compte tenu surtout de son importance relative sur le marché du transport aérien mondial et de son intérêt national.



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Canada

Merci!

Brigita Gravitis-Beck
Directrice générale, Politique aérienne
613-993-0054
brigita.gravitis-beck@tc.gc.ca