



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

- Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**  
**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**  
**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**  
**2.4 : Concurrence loyale**

**EFFETS DES ALLIANCES ET FUSIONS DE TRANSPORTEURS AÉRIENS SUR LA  
CONCURRENCE LOYALE ET PRÉVENTION DE MONOPOLES**

(Note présentée par l'Égypte)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail porte sur l'un des faits qui se sont produits dans le domaine du transport aérien et qui est lié à l'émergence d'alliances et de fusions dynamiques entre transporteurs aériens. Elle étudie l'incidence des alliances et fusions sur le transport aérien et propose l'élaboration de cadres pour les réglementer.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à adopter les recommandations présentées au paragraphe 6.

<i>Références :</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> .
---------------------	--

**1. INTRODUCTION**

1.1 Des faits marquants se sont produits dans le domaine du transport aérien. Un grand nombre de pays ont fait des progrès remarquables en matière de libéralisation de la réglementation à cet égard et conclu des arrangements de plein accès au marché. Parallèlement, l'industrie du transport aérien a connu un changement majeur et des alliances et fusions se sont créées entre compagnies afin de consolider leur présence dans un environnement de marché caractérisé par une forte concurrence.

1.2 Les alliances entre transporteurs aériens sont devenues un trait dominant de l'industrie et un nouveau phénomène mondial qui se développe relativement vite par le biais d'arrangements commerciaux collaboratifs multiples. Les accords d'alliance ont pris différentes formes et tenu compte

<sup>1</sup> Version arabe fournie par l'Égypte.

de divers éléments : partage de codes, commercialisation et établissement des prix, coordination des horaires, et partage des bureaux et installations aéroportuaires.

1.3 À travers ces alliances, les transporteurs aériens ont également pu proposer des vols à destination d'un grand nombre de villes et satisfaire aux besoins du trafic aérien aux meilleurs prix. Les partenariats et les alliances commerciales leur ont permis d'accéder à un vaste réseau et de fournir les services nécessaires.

1.4 Plusieurs grandes alliances stratégiques et concurrentes ont vu le jour sur la scène internationale. Chaque alliance se compose de plusieurs grands transporteurs aériens qui couvrent, grâce aux réseaux plus étendus, différentes régions géographiques. Ces transporteurs ont ainsi été en mesure de combiner les réseaux et d'étendre leur rayon d'action à la majorité des parties du monde. À eux seuls, ils ont réussi à couvrir plus de 50 pour cent de l'acheminement régulier international de passagers. Au nombre de ces alliances figurent :

- a) Star Alliance, créée en 1997 et considérée comme étant la plus grande ;
- b) Oneworld, créée en 1999 ;
- c) SkyTeam<sup>2</sup>, créée en 2000.

Il existe également des alliances bilatérales entre transporteurs aériens en vertu desquelles les codes sont partagés et les billets vendus par l'un ou l'autre d'entre eux. Les statistiques de l'IATA indiquent que plus de 80 pour cent du trafic aérien sur l'Atlantique et le Pacifique sont couverts par ces alliances, et un peu moins que cela entre l'Europe et l'Asie.

## 2. AVANTAGES DES ALLIANCES

2.1 L'un des avantages les plus importants des alliances est la diminution du prix du billet des liaisons intercity. Le grand nombre de passagers sur ces vols permet d'augmenter le coefficient de remplissage de l'aéronef, ce qui diminue le coût du voyage et sert les intérêts à la fois des passagers et des transporteurs.

2.2 Les transporteurs aériens ont également pu fournir aux passagers des horaires de vol variés et un plus large choix d'heures de décollage et d'atterrissage, ce qui réduit la durée du voyage.

2.3 Les alliances cherchent à améliorer les normes de qualité et les services aux passagers, et elles appliquent des normes minimales à tous les stades, notamment : la vente de billets, le choix des destinations, la procédure concernant les bagages, les salons d'attente, le voyage des passagers, les réclamations des passagers et la fourniture des services nécessaires.

## 3. INCONVÉNIENTS DES ALLIANCES

3.1 Malgré leurs grands avantages, les alliances de transporteurs aériens ont été critiquées sur plusieurs points :

---

<sup>2</sup> Il est intéressant de constater qu'une proposition d'alliance de transporteurs aériens du nom de « Wings Alliance » à laquelle devraient se rattacher Northwest Airlines et Continental Airlines des États-Unis et la compagnie de pavillon européenne KLM, est devenue superflue en septembre 2004 lorsque la plupart des participants ont rejoint l'alliance SkyTeam.

- a) il se peut qu'elles ne respectent pas les règles antitrust. Elles peuvent entraîner l'exclusion de certaines compagnies du marché et la violation des normes de concurrence loyale ;
- b) en raison du contrôle qu'elles exercent sur de nombreux points essentiels et de leur puissance concurrentielle et de commercialisation, elles peuvent conduire à l'effondrement de certaines entreprises en concurrence comme les compagnies à faibles coûts ;
- c) elles ont grandi de manière spectaculaire, rendant leurs partenariats de plus en plus complexes.

#### **4. FUSIONS**

4.1 À travers les fusions et l'intégration opérationnelle, les transporteurs aériens de maintes parties du monde ont cherché à tirer profit de leur capacité de commercialisation renforcée. Pour eux, l'objectif de cette tendance est de maintenir les parts de marché et les droits de trafic, d'étendre les nouveaux marchés, de réduire les coûts, d'éviter la concurrence féroce et de jouir d'une position dominante sur le marché.

4.2 Les fusions et acquisitions transfrontalières ont récemment augmenté. De nombreux États ont adopté de nouvelles politiques en matière d'investissements étrangers et réduit les conditions de propriété et de contrôle effectif des transporteurs aériens ainsi que la désignation des compagnies aériennes, par le biais d'accords bilatéraux de transport aérien.

4.3 Cela pourrait entraîner un accroissement des investissements étrangers dans l'industrie du transport aérien dans le cadre d'une stratégie d'alliances continues aux fins d'un plus grand accès au marché.

#### **5. CONCLUSIONS**

5.1 Malgré toutes les caractéristiques et avantages des alliances et fusions dans l'industrie de transport aérien, qui sont à encourager, quelques inconvénients et défauts doivent être examinés. Une étude plus approfondie est donc nécessaire pour porter à un niveau aussi élevé que possible les bénéfices et avantages de ces alliances et mettre un frein à leurs effets négatifs.

5.2 Il est à noter que ces alliances sont devenues de plus en plus complexes et interdépendantes quant à leur cadre de coopération et leur énorme pouvoir de commercialisation, et que l'OACI doit se pencher sur ce sujet.

#### **6. RECOMMANDATIONS**

6.1 La conférence est invitée :

- a) à demander à l'OACI d'élaborer de nouvelles politiques, de mener des études afin de déterminer l'incidence des alliances sur le transport aérien et la conformité avec les normes de concurrence, et d'élaborer des directives pour les régler ;

- b) à demander à l'OACI de surveiller les faits nouveaux dans le cadre des alliances du transport aérien et de tenir informés les États membres sur le sujet ;
- c) à prier instamment les États de reconnaître l'importance des cadres réglementaires en s'assurant de la conformité des alliances avec les normes de concurrence et en empêchant les monopoles. Les États devraient aussi dument examiner les avantages que créent ces alliances.

— FIN —