

EXPÉRIENCE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS AÉRIENS

(Note présentée par les États suivants : Albanie, **Allemagne**, Arménie, **Autriche**, Azerbaï djan, **Belgique**, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, **Danemark**, **Espagne**, Estonie, **Finlande**, **France**, **Grèce**, Hongrie, **Irlande**, Islande, **Italie**, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, **Luxembourg**, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, **Pays-Bas**, Pologne, **Portugal**, Serbie-Monténégro, République slovaque, République tchèque, Roumanie, **Royaume-Uni**, Slovénie, **Suède**, Suisse, Turquie, Ukraine)¹

1. QUELQUES OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

1.1 Les Etats membres de la CEAC et la Communauté européenne, ainsi que la Commission européenne, ont le plaisir de présenter la note d'information ci-jointe à la Conférence exposant leur expérience en matière de libéralisation du transport aérien.

1.2 Une des questions clés que doit examiner la Conférence est celle de l'identification des moyens à mettre en œuvre pour faciliter une plus grande libéralisation dans le secteur du transport aérien sur les plans régional, international et mondial.

1.3 L'Europe ne s'est pas engagée dans la libéralisation inconsidérément. Il a fallu plusieurs années et des négociations considérables pour parvenir à des mesures de libéralisation réalistes et acceptables. Le transport aérien est un secteur d'importance stratégique et tous les gouvernements s'efforcent de veiller à la fois à préserver les niveaux des services aériens et à ce que leur industrie nationale reste en meilleure santé possible. Les principales craintes soulevées lors de la libéralisation en Europe comprenaient le risque :

- a) que les compagnies nationales se trouvent dans l'impossibilité de s'adapter à un environnement commercial plus ouvert, mettant ainsi en péril l'emploi et les services aériens ;
- b) que des services essentiels, quoique peu économiques, soient perdus lorsque les transporteurs s'orienteraient vers les routes plus rentables ;
- c) que l'attention des nouveaux entrants se porte sur les routes de premier niveau, laissant les services régionaux sous-développés ; et
- d) qu'une concurrence sévère puisse amener les compagnies aériennes à prendre des raccourcis en matière de sécurité et de sûreté, tandis qu'en levant le contrôle exercé sur les droits de trafic les autorités auront plus de difficultés à faire respecter les normes.

1.4 Il se peut qu'un certain nombre de ces craintes soient maintenant partagées par d'autres Membres de l'OACI qui envisagent actuellement des mesures de libéralisation.

¹ Les 15 États membres de l'Union européenne apparaissent en gras.
(10 pages)

1.5 La note de travail ci-jointe explique les effets de la libéralisation régionale de l'Europe et démontre qu'il est possible de trouver des moyens de surmonter les problèmes potentiels. Elle fait apparaître que la libéralisation a été une expérience positive à la fois pour les consommateurs et les compagnies aériennes.

1.6 Des mécanismes ont été trouvés permettant aux compagnies nationales de restructurer, dans certains cas avec l'aide de leurs gouvernements, et la majorité d'entre-elles a survécu et prospéré dans un environnement libéralisé.

1.7 Certaines compagnies aériennes ont, il est vrai, réduit leur personnel afin d'améliorer leur efficacité, mais la croissance rapide de nouvelles compagnies aériennes dans le marché libéralisé a conduit à une augmentation globale des emplois dans le secteur du transport aérien, mesurée sur une décennie de libéralisation.

1.8 Les nouveaux transporteurs aériens ont certainement donné une place importante aux routes de premier niveau entre les principales métropoles européennes, mais l'augmentation ne se limite pas à ces routes-là — ne nombreux nouveaux services régionaux ont été ouverts sur une base commerciale au cours de dix dernières années.

1.9 En outre, des moyens ont été créés qui ont permis de préserver des routes essentielles, quoique peu économiques, en utilisant des obligations de service public et des appels d'offres ouverts — un processus qui permet à des routes peu fréquentées de survivre, mais sur la base d'une concurrence loyale et au moindre coût possible pour le contribuable.

1.10 Les Etats européens ont poursuivi sans relâche leur coopération sur les questions de sécurité et de sûreté, par l'intermédiaire de la CEAC et de la CE. Rien ne laisse entendre que le processus de libéralisation ait porté atteinte aux normes de sécurité ou de sûreté.

1.11 Il y a eu des difficultés, certes. Certaines compagnies nationales, notamment, ont trouvé qu'il était très difficile d'être en concurrence, d'une part, avec les plus grands concurrents et, d'autre part, avec les nouveaux entrants qui ont commencé leurs opérations à zéro. Cependant, plusieurs d'entre-elles ont démontré qu'il était possible pour une compagnie aérienne de trouver sa niche dans un environnement libéralisé sans protection réglementaire et de réussir sur le plan commercial.

1.12 En résumé, l'expérience européenne en matière de libéralisation a été positive et des moyens ont été mis en œuvre pour traiter les nombreuses craintes suscitées par le processus à ses débuts.

1.13 Le processus lui-même est, bien entendu, incomplet et peut être considéré comme étant à mi-parcours. Il y a lieu de comprendre également que le processus que l'Europe a choisi est un processus qui a été adapté et qui continuera à être adapté aux besoins du transport aérien européen. Sa différence avec le processus de déréglementation aux Etats-Unis est importante.

1.14 Les Etats membres de la CEAC et la CE, ainsi que la Commission européenne, proposent cette note afin de fournir à d'autres membres de l'OACI de plus amples détails sur le processus de libéralisation et ses effets. Ils se réjouissent à la perspective de travailler avec les Etats OACI afin d'explorer les possibilités d'appliquer cette expérience plus largement sur le plan régional et mondial.

2. HISTORIQUE

2.1 La présente note résume l'expérience européenne de la libéralisation du transport aérien, en mettant particulièrement l'accent sur le marché unique créé au sein de l'Union européenne

(UE). Contrairement à la déréglementation des compagnies aériennes aux Etats-Unis, la libéralisation au sein de l'UE a réuni au sein d'un marché unique un certain nombre de marchés nationaux distincts, liés auparavant par un réseau d'accords bilatéraux de services aériens. La décision de créer un marché unique européen de l'aviation a fait partie d'une démarche vers un marché unique intérieur à travers tout un éventail d'activités économiques, conformément à l'Acte unique européen. Ces réformes ont été introduites dans un contexte caractérisé par une récession réelle ou sous-jacente, des niveaux de coûts élevés parmi de nombreuses compagnies majeures nationales allant de pair avec une dominance préexistante sur leur marché domestique, l'encombrement croissant d'une grande partie des principaux aéroports de l'UE. Ce document de synthèse donne une vue d'ensemble des changements réglementaires qui ont été les artisans de la libéralisation, et de ses principaux effets. Une série d'annexes illustre en détail les divers aspects de l'expérience européenne. Gageons que ces documents contribuent utilement au débat qui interviendra lors de la conférence de l'OACI sur la libéralisation du transport aérien au mois de mars 2003.

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE ÉCONOMIQUE

3.1 Avant le processus qui a conduit à la création du marché unique de l'UE en 1993, le marché du transport aérien à travers l'Europe était composé d'une multitude de marchés nationaux. Les services aériens domestiques au sein de chaque pays étaient régis par les lois nationales, dont le degré d'encouragement ou d'autorisation de la concurrence variait considérablement. Le transport aérien international en Europe était régi par des accords bilatéraux de services aériens entre paires de pays. Bien que certains de ces accords fussent relativement libéraux, tous contenaient des restrictions traditionnelles de propriété et de contrôle, et un grand nombre d'entre eux limitaient la capacité du marché et l'accès à celui-ci, n'autorisant souvent qu'une seule compagnie aérienne de chaque pays à exploiter, généralement sur un nombre limité de routes spécifiées. Les tarifs internationaux faisaient en général l'objet d'accords entre les compagnies aériennes sous les auspices de l'IATA et les tarifs internationaux et domestiques étaient habituellement soumis aux réglementations gouvernementales.

3.2 Avec l'élaboration de deux accords internationaux en 1987, qui ont permis une libéralisation partielle de la capacité et des tarifs, la CEAC a entrepris les premières démarches en Europe vers une libéralisation du marché du transport aérien. Toutefois, c'est au sein de l'UE qu'une réelle évolution vers la libéralisation totale a eu lieu, aidée en cela par le cadre institutionnel de l'UE favorisant alors l'intégration économique. Un processus de libéralisation progressive a emporté les barrières institutionnelles préexistantes de l'accès et de la concurrence, et créé un marché véritablement unique au sein de l'UE. Ce marché a depuis été élargi à l'Islande, à la Norvège et au Liechtenstein, au travers de la création de l'Espace économique européen (EEE), tandis que la Suisse est désormais associée au marché en vertu d'un accord bilatéral. En prévision de leur adhésion totale à l'UE, onze autres Etats de la CEAC sont au cœur de négociations sur la création à court terme d'un Espace européen aérien commun encore plus large, basé sur les règles communautaires. Le descriptif ci-après se concentre sur l'expérience de la libéralisation telle qu'elle s'est produite jusqu'ici au sein de l'UE.

3.3 Le « Troisième Paquet »

3.3.1 Comme son nom l'indique, le Troisième Paquet de mesures de libéralisation, qui a pris effet le 1^{er} janvier 1993, représentait le point culminant d'un processus graduel de démantèlement des restrictions bilatérales qui avait débuté avec le Premier Paquet au mois de décembre 1987. Plus important, le Troisième Paquet a rendu effectives pour la première fois dans le secteur du transport aérien les dispositions sur le droit d'établissement du Traité de Rome en introduisant des critères communs de licence applicables aux compagnies aériennes à travers toute l'UE. Il a remplacé les restrictions nationales de propriété et de contrôle par le concept de « transporteur aérien communautaire », en vertu duquel les compagnies aériennes de l'UE doivent être détenues de façon majoritaire et dûment contrôlées par les Etats membres de l'UE et/ou des ressortissants des Etats membres de l'UE. Toute compagnie satisfaisant ces exigences (ainsi que les exigences financières et sécuritaires spécifiées) doivent posséder une licence émise par l'Etat membre de l'UE au sein duquel

elle a établi son siège social et où elle exerce son activité principale. Dès lors qu'une compagnie aérienne reçoit une licence d'exploitation d'un Etat membre de l'UE, elle se voit investir des droits édictés dans la Réglementation d'accès au marché, qui permet aux transporteurs aériens d'exercer des droits de trafic sur quasiment toutes les routes au sein de l'UE. De même, la Réglementation des tarifs aériens octroie le droit aux compagnies aériennes d'établir librement leur propre politique tarifaire.

3.3.2 Cependant, pour les Etats membres de l'UE qui souhaiteraient prendre le temps nécessaire pour adapter leur marché national à la notion d'ouverture totale de l'espace aérien, la Réglementation n'a pas cherché à abolir les marchés nationaux en une seule phase. Elle s'est contentée d'établir une période de transition durant laquelle un certain nombre de dispositions restreignaient le droit général d'accès à certains domaines, notamment les services domestiques. La restriction la plus importante qui a continué de s'appliquer au-delà du 1^{er} janvier 1993 est celle afférente aux services de cabotage, c'est-à-dire aux services domestiques exploités au sein de l'un des Etats membres de l'UE par un transporteur dont la licence a été délivrée par un autre Etat membre. Jusqu'au 1^{er} avril 1997, les Etats membres de l'UE n'étaient pas obligés d'ouvrir leur marché domestique à la libre concurrence de tous les transporteurs immatriculés au sein de l'UE, bien que les compagnies aériennes soient autorisées à exploiter des services de cabotage consécutif comme des extensions aux services à destination ou en provenance de leur propre Etat, à condition que 50 % au maximum de la capacité soit rendue disponible dans le secteur de cabotage. Il a également été prévu que les Etats membres imposent des obligations de service public sur les routes vers les aéroports régionaux dans leur territoire qui étaient considérées vitales pour le développement économique afin de s'assurer que des services aériens soient fournis (voir une partie de l'**Annexe 3**, mais en particulier l'**Annexe 4**).

3.4 Règles de concurrence

3.4.1 La suppression des restrictions sur l'accès au marché, la capacité, la fréquence et la tarification a donné lieu au renforcement de l'application de la loi normale de concurrence pour se protéger contre toute attitude anti-concurrentielle et tout abus de pouvoir du marché. En fait, des règles déjà adoptées en 1987 conféraient à la Commission européenne le pouvoir d'appliquer les règles de concurrence du Traité de l'UE (Articles 81 et 82) aux services de transport aérien à l'intérieur de l'UE, et d'adopter certaines exemptions par catégorie. L'Article 81 interdit tout accord entre entreprises qui puisse nuire, restreindre ou fausser la concurrence, à moins de démontrer que ledit accord favorise le progrès technique ou économique et que les consommateurs tirent réellement profit des avantages qui en découlent. L'Article 82 interdit l'abus d'une position dominante. La Commission est également la seule habilitée à apprécier les questions concurrentielles soulevées par une transaction entrant dans le cadre du Règlement communautaire afférent aux fusions. La Commission n'est pas encore investie de pouvoirs équivalents d'investigation et de répression en ce qui concerne le transport aérien entre l'UE et les pays tiers.

3.4.2 Des exemptions groupées spécifiques applicables à certaines catégories d'accord dans le secteur du transport aérien ont été adoptées et, si certaines d'entre elles ont depuis été supprimées, celles afférentes aux consultations relatives aux tarifs passagers sur les services aériens réguliers intracommunautaires et l'attribution des créneaux sur les aéroports de l'UE restent en vigueur. Ces exemptions groupées ont eu pour effet que les exploitants n'ont pas eu besoin de demander une exemption individuelle auprès de la Commission à chaque fois qu'ils ont été concernés par ces pratiques.

3.5 Aide d'Etat

3.5.1 A un stade précoce du processus de libéralisation, la Commission a adopté une politique stricte visant à appliquer les dispositions du Traité de l'UE sur l'aide apportée par les Etats à l'industrie du transport aérien et, en particulier, a appliqué le principe de « la première et la dernière fois » à toute aide d'Etat approuvée. La Commission a clairement laissé entendre qu'une seconde injection de capitaux par les Gouvernements qui ne serait pas conforme au « principe

d'investissement de l'économie de marché » serait considérée uniquement dans des circonstances totalement exceptionnelles et à la lueur d'événements impondérables et extérieurs à l'entreprise.

3.6 Attribution des créneaux horaires, assistance en escale et systèmes informatisés de réservation

3.6.1 Un certain nombre de mesures annexes ont été adoptées pour accompagner les libertés octroyées en vertu du Troisième Paquet, en particulier pour permettre aux compagnies aériennes d'assurer un accès équitable aux infrastructures et services clés. Un Règlement CEE (95/93) a défini des règles communes applicables à l'attribution des créneaux horaires sur les aéroports saturés de l'UE, dans l'optique de favoriser la concurrence, notamment en encourageant et donnant une certaine priorité aux nouveaux entrants dans l'attribution des créneaux disponibles. Le marché des services d'assistance en escale sur les aéroports de l'UE a été progressivement ouvert à une plus grande concurrence par une Directive CEE (96/67), dans la perspective que cette démarche réduise les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et améliore la qualité des prestations d'assistance. Un code de conduite applicable aux systèmes informatisés de réservation a également été introduit (par le Règlement CEE 2299/89 tel qu'amendé par la suite), afin de garantir le caractère neutre et non-discriminatoire de la distribution des produits des compagnies aériennes entre les exploitants.

4. CADRE TECHNIQUE

4.1 Si la libéralisation s'est concrétisée grâce à la mise en œuvre d'un cadre réglementaire économique à l'échelle de l'UE, il convient d'indiquer que l'harmonisation des questions d'ordre « technique » n'a pas été perçue comme une condition préalable à cette libéralisation. La raison en est qu'un long processus d'harmonisation des normes de **sécurité** avait été initié plusieurs années avant la libéralisation progressive de la réglementation économique, et dans le cadre duquel la CEAC avait tenu un rôle de tout premier plan. L'harmonisation des normes de sécurité a graduellement été reprise par les JAA (Joint Aviation Authorities), un organe associé de la CEAC qui a élargi son champ d'activité essentiellement axé sur la certification pour couvrir la maintenance, les opérations aériennes et l'attribution des licences aux personnels. L'élargissement des tâches des JAA s'est poursuivi sans relâche dans les années 1990 pour donner lieu à un certain nombre de codes JAR (Joint Aviation Requirements), dont certains ont été adoptés comme Règlements communautaires. Le principal instrument a été le Règlement CEE 3922/91 (afférent à l'harmonisation des exigences techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile), qui a incorporé dans le droit européen un certain nombre de JARs afférents à la navigabilité et à la maintenance des aéronefs et des produits. Le Règlement communautaire relatif à la création de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (EASA) a été adopté, et l'agence devrait être inaugurée dans un avenir relativement proche.

4.2 Au rang des questions d'ordre **environnemental**, l'action entreprise à l'échelle communautaire a davantage porté sur les émissions sonores des aéronefs que sur les émissions gazeuses. Notons en particulier qu'en vertu de l'accord conclu à l'OACI en 1990, les aéronefs non conformes aux normes acoustiques du Chapitre 3 ne sont plus autorisés à opérer depuis des aéroports de l'UE depuis le 31 mars 2002, conformément à la Directive CEE 92/14, et une période de transition septennale a été établie pour le retrait progressif de ce type d'appareils.

5. FACTEURS CONCOURRANT AUX EFFETS DE LA LIBÉRALISATION

5.1 Avant de résumer les principaux effets de la libéralisation au sein de l'UE, il convient de souligner certains des facteurs ayant servi à façonner la manière dont le marché libéralisé a évolué, notamment par comparaison avec les mutations qu'a subies le marché domestique américain après la déréglementation. La géographie et la démographie de l'Europe ont indéniablement joué un rôle dans cette évolution. Au sein de l'UE, les possibilités de concurrence au moyen d'itinéraires indirects ont sensiblement plus limitées qu'aux Etats-Unis, en premier lieu parce que la longueur des trajets en

Europe tend à être beaucoup plus courte - inférieure à 700 km en moyenne sur les routes les plus denses entre Etats de l'UE - et qu'une plus forte proportion de passagers achèvent leur voyage dans la ville d'un aéroport-pivot. Ce constat souligne généralement la nécessité d'appliquer la concurrence sur une route nécessairement serrée pour être efficace. La distance relativement courte de nombreuses routes signifie également que les services aériens intracommunautaires subissent une concurrence accrue de la part des modes de transport de surface nettement améliorés. En particulier, le développement de liaisons ferroviaires à grande vitesse promettent d'attirer un nombre croissant de voyageurs au détriment des services aériens (bien qu'elles puissent également avoir pour effet de générer des trajets supplémentaires pour compenser cela).

5.2 L'ampleur de la pénétration et du développement de la concurrence sur un grand nombre de routes les plus denses a toutefois été limitée par le manque de capacité de certains des principaux aéroports européens. Si l'infrastructure actuelle de l'aviation a démontré une aptitude considérable à faire face à l'accroissement de la demande, certains aéroports comme Heathrow ont atteint le point où les possibilités d'extension au sein de l'infrastructure existante sont strictement limitées. Par exemple, plus de la moitié des vingt routes les plus denses de l'UE se caractérisent par l'encombrement sérieux des aéroports de départ et/ou d'arrivée. La capacité aéroportuaire existante fait actuellement l'objet de programmes d'extension dans certaines parties de l'UE, mais la crainte de conséquences environnementales préjudiciables complique souvent de tels processus.

5.3 Tout laissait à penser que l'établissement du concept d'un «transporteur aérien communautaire», fondé sur des critères communs de délivrance des licences et le droit de s'implanter partout au sein de l'UE, était susceptible de conduire à un processus de consolidation parmi les principales compagnies aériennes de l'UE. Le constat qu'il n'en fut rien résulte sans doute pour une grande part du fait qu'en vertu des accords bilatéraux des Etats membres de l'UE, les pays tiers seraient autorisés, dans de nombreux cas, à rejeter la désignation d'un transporteur qui n'est pas détenu et contrôlé par des ressortissants du pays désignateur. Toute acquisition ou fusion transfrontalière entre compagnies aériennes issues de plus d'un Etat membre de l'UE mettrait par conséquent en danger l'aptitude conjointe de l'entité à exploiter des droits de trafic à l'égard des pays tiers. Il est donc probable que ces facteurs extérieurs indéfectibles aient réduit considérablement la capacité d'adaptation de la structure de l'industrie européenne du transport aérien en réponse à la libéralisation.

6. EFFETS DE LA LIBÉRALISATION : PRINCIPAUX INDICATEURS

6.1 Nonobstant les facteurs susmentionnés, il est généralement admis que la libéralisation des marchés du transport aérien dans l'UE a favorisé une plus grande concurrence au bénéfice des passagers et des expéditeurs de fret. Les paragraphes ci-après décrivent à grands traits les principaux changements qui ont affecté les principaux indicateurs depuis 1992. Les notes ci-jointes expliquent en détail certaines des mutations qui se sont opérées dans des secteurs spécifiques du marché interne libéralisé, bien qu'elles soient par nécessité très globales.

6.2 Structure de l'industrie

6.2.1 Le nombre total de compagnies aériennes régulières basées au sein de l'UE qui proposent des services réguliers n'a que peu évolué entre 1992 et 2000, passant de 124 à 131 au cours de cette période. Toutefois, ces chiffres masquent le grand nombre de créations et de disparitions de compagnies : seules un peu plus de la moitié des compagnies existantes au début de l'année 1993 exploitaient encore à la fin de la période des lignes régulières sous leur propre code. Sur les 144 compagnies nouvellement créées, moins de la moitié (64) étaient encore en exploitation début 2000. Cela dit, ces statistiques exagèrent probablement la volatilité du marché car les compagnies qui deviennent totalement franchisées de compagnies tierces sont traitées comme des disparitions. Toutefois, la réduction des obstacles à la création semble avoir encouragé l'innovation et l'entreprenariat. La libéralisation a notamment permis l'établissement de nombreuses compagnies

nouvelles qui opèrent totalement au sein de la zone libéralisée, ce qui a stimulé la concurrence, en particulier sur les routes domestiques.

6.2.2 Hormis la Sabena, les 13 autres compagnies nationales existent toujours, bien que la majorité d'entre elles soient désormais membres de l'une des principales alliances internationales. Comme cité plus haut, l'un des principaux facteurs ayant entravé une consolidation plus étroite est l'ensemble des restrictions de propriété et de contrôle imposées par les gouvernements et qui constituent toujours le pivot de la plupart des relations bilatérales avec les pays situés en-dehors de la zone européenne libéralisée.

6.2.3 Plus important encore peut-être dans l'activité des créations d'entreprise est l'émergence des compagnies aériennes à bas coût et services minimums, qui ont déjà capté 10 % du marché total domestique et intra-européen et qui connaissent une croissance très rapide. Pour l'heure, les compagnies à services minimums sont principalement basées au Royaume-Uni et en Irlande, où leur part de marché est encore plus importante. Par exemple, en 2001, ce type de compagnie a assuré 25 % du trafic entre le Royaume-Uni et les autres Etats membres de l'UE, et 22 % du trafic domestique total au Royaume-Uni.

6.3 Rendements

6.3.1 La période qui a suivi la libéralisation a vu croître considérablement le nombre de lignes régulières intracommunautaires exploitées, notamment les lignes internationales (en hausse d'environ 75 %). Bien qu'une partie de cette croissance soit imputable à la conversion de services auparavant charter en services réguliers, les passagers auront bénéficié d'une offre étoffée de services directs. Le nombre de routes domestiques desservies a également augmenté, bien qu'à un rythme plus faible (12 %), traduisant ainsi la plus grande maturité de ces marchés.

6.3.2 Les taux de rendement des compagnies aériennes régulières ont progressé à un rythme plus soutenu que le nombre de routes. Le nombre de sièges et de sièges-kilomètre offerts (SKO) sur les routes domestiques a respectivement augmenté de 41 % et 44 % au cours de cette période, tandis que sur les routes internationales, la croissance du nombre de SKO (138 %) a surpassé la hausse du nombre de sièges (105 %), indiquant ainsi une progression de la longueur moyenne des étapes (ce qui peut, du moins en partie, refléter le passage d'un mode charter à un mode régulier). Les vols domestiques réguliers ont augmenté de 49 % entre 1992 et 2000 tandis que les vols internationaux intra-européens ont augmenté de 88 %.

6.4 Concurrence au niveau des routes

6.4.1 Le nombre de lignes régulières internationales desservies par trois transporteurs ou davantage a plus que triplé, pour s'accroître de plus de 250 %. Bien que ces routes ne coïncident pas nécessairement avec les marchés économiques, il est plus probable que ce soit le cas avec les routes court-courriers, ce qui peut donc être considéré comme une preuve de la hausse sensible de la concurrence au niveau des routes, sans oublier toutefois que les accords de partage de codes et les autres formes d'alliances entre exploitants sont maintenant de plus en plus répandus. Comme indiqué précédemment, le passage du mode charter au mode régulier de certains services à faible fréquence a pu multiplier le nombre d'opérations multi-compagnies, notamment sur les routes moins fréquentées. Mais finalement, même en hiver, le nombre de lignes régulières multi-exploitants a plus que doublé entre 1992 et 2000. Les routes domestiques ont traditionnellement été dominées par les compagnies nationales, ce qui souligne que le quasi doublement du nombre des routes domestiques desservies par un deuxième transporteur (en hausse de 88 %) revêt une importance toute particulière.

6.4.2 La proportion du nombre de SKO domestiques sur les routes exploitées par plusieurs transporteurs est passée d'environ un tiers avant 1993 à plus de deux tiers en 2000 et, bien que la part du nombre de SKO internationaux sur les routes exploitées par trois transporteurs ou davantage ait progressé à un rythme plus lent, plus de la moitié des SKO internationaux étaient offerts sur des routes à transporteurs multiples en 2002.

Tableau 1. Libéralisation du transport aérien dans l'UE : principaux indicateurs

| | Avant- Libéralisation | Actuel (a) | Var. | Source |
|--|----------------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| Nombre de compagnies régulières UE | 124 | 131 | 6 % | AEA1 |
| Nombre de routes domestiques UE entre paires de villes | 813 | 910 | 12 % | EU2 |
| Nombre de routes domestiques desservies par plus d'un transporteur | 106 | 199 | 88 % | EU2 |
| Nombre hebdomadaire de sièges offerts sur les routes domestiques UE (en milliers) | 2 891 | 4,084 | 41 % | EU2 |
| Nombre annuel de SKO sur les routes domestiques UE (en milliards) | 73 | 105 | 44 % | EU2 |
| Nombre de vols annuels sur les routes domestiques UE (en milliers) | 1 436 | 2 220 | 48 % | EU2 |
| Part des SKO domestiques UE sur les routes desservies par plus d'un transporteur | 34 % | 68 % | +34 % ppts | EU2 |
| Nombre de routes intracommunautaires (internationales) entre paires de villes | 692 | 1 202 | 74 % | EU2 |
| Nombre de routes intracommunautaires desservies par plus de deux transporteurs | 61 | 217 | 256 % | EU2 |
| Nombre hebdomadaire de sièges offerts sur les routes intracommunautaires (en milliers) | 2 231 | 4 571 | 105 % | EU2 |
| Nombre annuel de SKO sur les routes intracommunautaires (en milliards) | 102 | 243 | 138 % | EU2 |
| Nombre de vols annuels sur les routes intracommunautaires (en milliers) | 1 109 | 2 080 | 88 % | EU2 |
| Part des SKO intracommunautaires sur les routes desservies par plus de deux transporteurs | 42 % | 52 % | +10 ppts | EU2 |
| Part des compagnies aériennes à bas coûts sur le nombre total de SKO domestiques UE | 0,0 % | 3,9 % | +4 ppts | EU3 |
| Part des compagnies aériennes à bas coûts sur un total de SKO intracommunautaires | 0,6 % | 12,9 % | +12ppts | EU3 |
| Evolution des tarifs en classe Affaires sur les routes à l'intérieur de l'espace économique européen (EEE) (tarif nominal) | €42 | €350 | 45 % | EU1 |
| Evolution des tarifs en classe Economique sur les routes intra-EEE (tarif nominal) | €13 | €43 | 14 % | EU1 |
| Evolution des tarifs promotionnels sur les routes intra-EEE (tarif nominal) | €147 | €125 | -15 % | EU1 |
| Evolution de recette moyenne de l'AEA (cents/PKP en dollars US au taux 2001) | 14,48 | 14,63 | 1 % | AEA2 |
| Inflation européenne (1992 = 100) | 100 | 119 | 19% | EU1 |

Notas : (a) « Actuel » signifie 2000, sauf pour la part des compagnies aériennes à bas coûts, qui s'applique à l'été 2002.

- (b) L'analyse se fonde sur les horaires d'été du Guide officiel des compagnies aériennes (OAG) et exclut donc les services non-réguliers.
- (c) Compagnies aériennes à bas coûts telles que bmibaby, Buzz, Debonair, EasyJet, Go, Ryanair, Virgin Express
- (d) "ppts" signifie "points de pourcentage".
- (e) L'estimation de recette moyenne de l'AEA se rapporte aux compagnies aériennes membres qui ont rendu compte des résultats des opérations domestiques et dans l'Europe géographique et a été ajustée pour refléter un taux de change fixe du dollar.
- (f) L'estimation de l'inflation basée sur les taux réels pour les Etats de l'EEE pondérée par le PIB de 1992 à 1998 et les taux présumés pour 1999 et 2000.

Sources :

AEA Association des compagnies aériennes européennes (AEA) :

AEA1 – Analyse des compagnies aériennes donnée dans OAG en février 2000 et janvier 1993;

AEA2 – Appendices statistiques à l'Annuaire 2002.

UE Publication de la Commission européenne : « Updating and development of economic and fares data regarding the European Air Travel Industry » (« Actualisation et évolution des données économiques et tarifaires relatives à l'industrie du transport aérien en Europe ») :

EU1 – Rapport Annuel 2000 ;

EU2 – Analyse des données de suivi de l'été 2000 et de l'été 1992 fournies par l'UE ;

EU3 – Analyse des données de suivi de l'été 2002 par rapport à l'été 1992 fournies par l'UE.

6.5 Tarifs

6.5.1 Le taux d'inflation général moyen de tous les Etats membres de l'UE entre 1992 et 2000 a été de 19 %. Par rapport à cela, en moyenne sur les routes intra-EEE, les tarifs aériens publiés des classes Affaires et Economique ont progressé de 45 % et 14 % respectivement, tandis que les tarifs promotionnels (c'est-à-dire soumis à conditions) ont diminué de 15 %, c'est-à-dire en termes réels les tarifs promotionnels publiés ont baissé d'environ 30 %.

6.5.2 La concurrence vis-à-vis des voyageurs d'affaires, qui sont les principaux acheteurs de billets de classe Affaires et de billets intégralement souples, tend à se concentrer davantage sur la qualité de service que sur le prix. Il est difficile de quantifier tous les aspects de la qualité de service, bien que, dans le transport aérien, le nombre de services directs, la fréquence offerte et la capacité en sièges disponibles constituent des facteurs importants. Même pour le voyageur d'affaires le plus soucieux des prix, les tarifs publiés de classe Affaires ne fournissent qu'un indicateur imprécis du prix payé, d'une part en raison des réductions accordées aux entreprises et, d'autre part, parce que les voyageurs d'affaires peuvent se déclasser en économique, en particulier si aucune option en services à bas coûts n'est proposée.

6.5.3 Aux Etats-Unis, après la libéralisation, les pleins tarifs ont augmenté, mais la proportion des passagers s'acquittant de ces tarifs a fortement baissé à mesure que des solutions à moindre coût ont été proposées. Il n'existe pas en Europe de données exhaustives sur la proportion des passagers s'acquittant des différents types de tarifs, ni sur l'évolution de ces proportions dans le temps. Néanmoins, les données de l'AEA indiquent que les recettes unitaires moyennes dans la zone Europe ne changent pas de manière significative en termes nominaux, c'est-à-dire qu'elles ont fortement baissé en termes réels.

7. CONCLUSIONS

7.1 Si certains effets de la libéralisation sont manifestes, le fait de ne pas savoir ce qu'il se serait passé en l'absence de libéralisation rend difficile l'évaluation précise de l'incidence du marché unique de l'aviation en Europe. Cependant, le nouvel environnement réglementaire n'aura certainement pas manqué d'encourager l'innovation et l'entrepreneuriat, ce qui aura eu pour effet la desserte d'un nombre accru de routes et le renforcement de la concurrence sur de nombreuses routes existantes. L'émergence des transporteurs à bas coûts, ce qui aurait été impossible sur de nombreuses routes dix ans auparavant, a modifié la vision du public à l'égard du transport aérien et a suscité une réaction concurrentielle de la part de leurs plus anciennes compagnies rivales. Les consommateurs ont bénéficié d'un plus vaste éventail de choix, au regard à la fois des destinations proposées, de la qualité et du type des prestations. L'effet positif sur les tarifs est mitigé. Les tarifs de la fourchette basse du marché ont chuté, mais l'impact de la libéralisation sur les prix payés par les voyageurs d'affaires est beaucoup moins évident. En guise d'observation générale, pour de nombreux utilisateurs - mais certainement pas tous - la gamme de tarifs et de prestations offerte est plus étoffée qu'auparavant. Par contraste, la libéralisation n'a eu qu'un impact limité sur la structure élémentaire du secteur des compagnies aériennes, certainement en raison du fait qu'elle est profondément empreinte du traditionnel cadre réglementaire international, qui est en-dehors du contrôle direct d'un seul pays ou même d'un groupe de pays.