

ÉVOLUTION DU MARCHÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DOMESTIQUE ALLEMAND DANS LE CADRE DE LA LIBÉRALISATION

(Note présentée par l'Allemand)

1. La politique allemande en matière d'aviation et l'industrie nationale de l'aviation ont abordé la question de savoir quels impacts pourraient avoir les processus de libéralisation, de mondialisation et de privatisation sur le développement de l'aviation civile allemande.
2. Dans ce contexte, l'Allemagne avait décidé à un stade très précoce de jouer un rôle actif dans la libéralisation en Europe et avait donc adopté une attitude positive à l'égard de l'ouverture du marché intérieur de l'aviation en Europe, dans le cadre des divers Paquets de libéralisation dans l'UE. L'Allemagne maintient cette stratégie car celle-ci s'est avérée globalement favorable au développement du marché national de l'aviation.
3. Toutefois, il convient de rappeler que la libéralisation d'un marché aussi spécialisé que l'aviation civile ne peut s'appliquer du jour au lendemain simplement en modifiant l'organisation de base. En effet, la libéralisation est un processus à long terme dont les effets ne sont pas attendus dans l'immédiat, le fait de remplacer les décisions gouvernementales par celles d'une nature entrepreneuriale constituant une manière relativement pesante d'ouvrir un marché. Même si le cadre légal de ce changement a d'ores et déjà été défini, il faut du temps aux participants à ce marché pour gérer cette nouvelle liberté et tirer profit au maximum des mutations de l'environnement. Alors seulement sera atteint le but politique d'intensifier la concurrence au bénéfice des consommateurs et de stimuler le marché.
4. L'évolution du marché de l'aviation civile allemande depuis l'introduction en Europe des Paquets de libéralisation peut servir à illustrer à quel point ce processus peut être difficile.
5. À la veille de l'introduction du Troisième Paquet en 1992, le marché allemand était dominé par la compagnie de pavillon Lufthansa. Malgré la présence de deux autres opérateurs allemands, principalement spécialisés dans les services réguliers nationaux et internationaux, et d'un certain nombre de petites compagnies aériennes régionales, Lufthansa n'avait quasiment aucun concurrent réel.

6. Pour le marché allemand de l'aviation, la concurrence sérieuse est apparue lorsque la compagnie Deutsche British Airways (DBA) est entrée sur le marché en 1992, en reprenant certains services internes (qui avaient été réservés avant la réunification allemande aux compagnies aériennes britanniques, américaines et françaises) en provenance et à destination de Berlin, et en concurrence avec Lufthansa. En 1994, DBA a établi son siège social et sa base d'opérations à Munich, et a entamé des services réguliers entre Munich et Düsseldorf, puis sur des routes allemandes plus importantes entre Munich et Hambourg et Cologne, entre autres. Ces routes étaient jusqu'alors desservies exclusivement par Lufthansa et la concurrence directe ainsi créée a donné lieu en partie à une « guerre des prix » très agressive entre les deux transporteurs. Cette guerre a entraîné à son tour des fluctuations des prix dans un système tarifaire qui était jusqu'ici relativement stable. Pour les consommateurs, cette évolution leur a permis de bénéficier non seulement d'un choix entre deux transporteurs distincts sur ces routes, mais également d'une chute des tarifs et de conditions d'achat plus avantageuses (par ex., tarifs heures creuses, changement de réservation facilité). La concurrence entre ces deux compagnies est devenue encore plus agressive lorsque DBA est finalement venu s'installer sur la base d'opérations de Lufthansa à Francfort et a lancé un service régulier entre Munich et Francfort. Conséquence de la situation, les tarifs sur cette route ont baissé considérablement entre octobre 1997 et février 1998, chutant d'un tiers pour les tarifs Affaires et d'environ la moitié pour les tarifs Economiques intégralement souples. Bien que DBA se soit finalement retiré de cette route en mars 1998 pour se concentrer sur d'autres routes, les consommateurs ont continué à profiter des avantages de cette concurrence tarifaire.

7. Dans l'intervalle, un certain nombre d'autres compagnies aériennes, telles qu'Eurowings, ont réussi leur entrée sur le marché allemand, et le nombre de routes et de fréquences a enregistré une augmentation considérable. Des routes très importantes comme Francfort/Berlin, sur lesquelles Lufthansa exerçait jusqu'alors un quasi monopole, ont été affectées par cette évolution. Ce monopole est aujourd'hui brisé. C'est la première fois que l'aviation civile en Allemagne connaissait des conditions de marché réelles. L'environnement concurrentiel global et la nouvelle prise de conscience par les transporteurs des forces du marché ont encore favorisé les conditions des consommateurs, du fait que les compagnies devaient désormais rivaliser en faveur de ces derniers. Cependant, il convient de noter que de temps à autres, les autorités de l'Etat ont dû conseiller aux acteurs de ce marché nouvellement créé de sauvegarder l'honnêteté et la transparence du mode de fonctionnement.

8. Aujourd'hui, le marché allemand du transport aérien connaît un regain de stimulation à mesure que les compagnies aériennes à bas coûts y font leur apparition. Au début, ces transporteurs n'avaient été actifs que sur des niches rentables du marché allemand. Toutefois, avec le succès grandissant du concept du bas coût, ils sont désormais avides d'accroître leurs activités, même sur des routes principales qui restaient jusqu'ici la chasse gardée des « principales » compagnies aériennes.

9. En principe, l'Allemagne accueille favorablement cette nouvelle concurrence sur le marché de l'aviation, à condition que les compagnies puissent garantir que la réduction constante des tarifs n'altère pas les normes de sécurité et de sûreté.

10. Les conclusions suivantes peuvent être tirées de l'expérience allemande de la libéralisation :

- a) Les effets notables de la libéralisation du marché allemand du transport aérien se sont fait sentir progressivement ;
- b) Il est possible que la libéralisation ne montre que maintenant ses principaux effets, suite à l'entrée sur le marché des compagnies aériennes à bas coûts.

L'ampleur de la concurrence qu'a suscitée la libéralisation du marché de l'aviation n'a eu jusqu'ici que des effets globalement positifs en Allemagne. En conséquence, l'Allemagne continuera de soutenir le processus de libéralisation de l'aviation civile.