

**ASPECTS DE L'EXPÉRIENCE DU PROCESSUS DE LIBÉRALISATION DU MARCHÉ
DU TRANSPORT AÉRIEN EN ROUMANIE AU COURS DE LA PÉRIODE DE
TRANSITION, EN VUE DE L'ADHÉSION TOTALE DU PAYS À L'UNION
EUROPÉENNE**

(Note présentée par la Roumanie)

1. HAUSSE SENSIBLE DE LA CONCURRENCE AU NIVEAU DES ROUTES

1.1 Au cours de la dernière décennie, le marché du transport aérien roumain a connu un profond processus de libéralisation, qui a fortement transformé les services aériens exploités par les compagnies européennes à destination et en provenance de Roumanie. Ces changements ont entraîné une hausse sensible de la concurrence au niveau des routes.

1.2 Au cours de cette période, les fréquences et les capacités des routes desservant la Roumanie ont presque triplé. Un nombre supérieur de dessertes est assuré plus souvent dans la semaine et une gamme élargie de nouveaux tarifs est désormais offerte aux voyageurs. De nouveaux aéronefs ont dû être achetés. Parallèlement, la Roumanie a eu recours beaucoup plus fréquemment à des partenariats marketing, tels que des accords de partage de codes et de réservation de capacité, entre Tarom et d'autres compagnies européennes, voire nord-américaines. L'un des aspects négatifs de cette concurrence accrue a été la dépréciation continue de la valeur sur le marché de Tarom et des autres compagnies aériennes roumaines.

1.3 Les occasions de Tarom de tirer profit à court terme du processus de libéralisation du marché du transport aérien ont été sévèrement réduites, en raison tout d'abord de la nécessité de moderniser sa flotte (en retirant du service les plus vieux aéronefs dont les coûts d'exploitation étaient considérables), puis en raison de la réduction du réseau de services réguliers desservis par Tarom, à cause des difficultés commerciales que la compagnie a rencontrées dans une économie en pleine transition.

1.4 En dépit des grandes potentialités du marché roumain, de tels facteurs ont contribué à réduire les capacités de Tarom à développer des services intensifs et performants comparables à ceux réalisés par de nombreux transporteurs de l'Union européenne en concurrence directe sur les mêmes routes. Si le processus de libéralisation progressait de façon trop rapide, les principaux bénéficiaires seraient probablement les compagnies aériennes de l'UE.

1.5 Par conséquent, les efforts du gouvernement roumain visant à instaurer une économie de marché qui soit compatible avec les principes communautaires et à renforcer l'aptitude des entreprises d'Etat à faire face à la concurrence, reposent sur un vaste processus de privatisation de ces compagnies.

1.6 Toutefois, dans le cas de Tarom, le processus de privatisation (initialement prévu en 2000) a été reporté et le gouvernement a décidé, comme mesure préalable à une privatisation ultérieure, de se concentrer sur la refonte de la compagnie de pavillon. Dans cette optique, le projet « Restructuration de Tarom et préparation de la compagnie à la privatisation », financé par la Commission européenne au travers du programme PHARE, a débuté en octobre 2000 et devrait s'achever prochainement, *Lufthansa Consulting* ayant été désigné comme Consultant.

1.7 À la suite de l'application de certaines mesures de restructuration en 2001 (par ex., restructuration du réseau orientée vers le marché, ajustement de la flotte au réseau pour optimiser les économies d'exploitation), les pertes d'exploitation de Tarom ont été réduites de 700 milliards de lei en 2000 à 22 milliards de lei. Conformément au Programme de restructuration, Tarom prévoit de revenir à équilibre en 2005.

2. INVESTIR DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN EN ROUMANIE

2.1 S'agissant de l'évolution de l'infrastructure de l'aviation civile au cours de la période de transition, d'importants investissements à fort potentiel économique ont commencé à être réalisés dans un certain nombre d'aéroports.

2.2 La Roumanie compte 17 aéroports, dont 4 d'intérêt national (*Bucarest-Otopeni*, *Bucarest-Baneasa*, *Constantza* et *Timisoara*) sont autorisés à exploiter du trafic à la fois international et domestique. *L'Aéroport international de Bucarest/Otopeni* possède une importance économique particulière : cette plate-forme fait actuellement l'objet d'un processus d'extension et de modernisation, selon des programmes à court, moyen et long termes approuvés par le gouvernement.

2.3 La Roumanie dénombre trente exploitants aériens autorisés (neuf d'entre eux détiennent un *Certificat de transporteur aérien*, tandis que les autres possèdent une *Autorisation d'exploitant aérien*). De loin la plus importante, la compagnie de pavillon Tarom exploite 9 B737, 2 B707, 7 ATR42 et 2 A310 et assure plus de 30 dessertes internationales.

2.4 Les services aériens nationaux et internationaux doivent satisfaire aux normes de sécurité, qualité et sûreté et aux pratiques recommandées par les organisations internationales de l'aviation civile (**OACI, CEAC, JAA, EUROCONTROL**), auxquelles adhère la Roumanie. De plus, en tant que candidate à l'entrée au sein de l'Union européenne, la Roumanie adopte progressivement les Règlements et Directives communautaires.

3. ÉLABORATION DE STRATÉGIES POUR LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

3.1 La Roumanie est devenue un Etat membre de la Conférence européenne de l'Aviation civile pendant l'été 1991, et elle consacre une bonne partie de ses activités à encourager la mise en œuvre de mesures de libéralisation au sein du transport aérien européen. En tant que membre plénier des *Autorités conjointes de l'aviation*, la CAA de Roumanie concentre en permanence ses efforts sur la mise en application des normes et prescriptions par ses exploitants aériens, en insistant sur la mise en œuvre des JARs dans le cadre de sa réglementation nationale.

3.2 Les démarches nécessaires ont été entreprises afin que l'Autorité de l'aviation civile Roumaine puisse devenir membre des JAA en décembre 2000, afin d'effectuer un processus d'harmonisation sur les réglementations nationales spécifiques avec les règlements de l'aviation civile au sein de l'UE, afin également de garantir que les exploitants aériens mettent en œuvre les normes communes qui s'appliquent dans la réglementation JAA.

3.3 Dans le cadre du processus de libéralisation progressif du transport aérien et des activités connexes dans le domaine de l'aviation civile, l'Autorité de l'aviation civile de Roumanie a élaboré ou supervisé les programmes de restructuration (par exemple celui de la compagnie aérienne TAROM et la préparation de la compagnie pour sa privatisation), lui permettant d'améliorer les résultats économiques des compagnies roumaines ou des aéroports et aussi de respecter les normes et recommandation spécifiques internationales sur la sécurité et la sûreté. Les changements en matière de trafic régulier et non-régulier enregistré sur les 3 principaux aéroport de Roumanie au cours des six dernières années, sont montrés dans le **Tableau 1**.

TABLEAU 1

Mouvements d'aéronefs, de passagers et de fret effectués sur les 3 principaux aéroports internationaux de Roumanie (Bucarest OTOPENI, Bucarest BANEASA et TIMISOARA) au cours de la période 1996-2001

ANNÉES	AÉRONEFS (mouvements commerciaux)	PASSAGERS (nombre)	FRET (tonnes)
1996	33 555	1 667 808	263 963
1997	36 256	1 762 144	284 272
1998	33 218	1 841 066	478 914
1999	32 364	1 908 743	135 261
2000	38 601	2 160 642	191 207
2001	40 109	2 231 874	107 312

4. CONCLUSIONS

4.1 En commençant en 1990, en raison du processus de transition d'une économie centralisée à une économie de marché libre, des changements importants ont eu lieu dans le secteur de l'aviation civile roumaine. En plus des 5 exploitants aériens début 1990, 25 autres ont été autorisés à effectuer du transport aérien commercial, des vols de travail aérien ou des opérations d'aviation générale. Toutefois, seuls trois d'entre eux – TAROM, CARPAT AIR, ANGEL AIRLINES – effectuent des services internationaux réguliers, dont le plus important est le transporteur national TAROM qui exploite 31 services destination internationales et 9 destinations domestiques.

4.2 Les tarifs que les exploitants aériens doivent appliquer ne sont pas assujettis à une approbation et l'intervention de l'Etat est limitée seulement aux cas d'infractions aux règles de la concurrence, qui sont réglés par le Conseil de la concurrence. Sur les routes domestiques, les tarifs doivent être déposés auprès de la CAA roumaine et ceux-ci sont fixés conformément aux principes établis dans la Loi sur la concurrence. Sur les services réguliers internationaux, les tarifs sont fixés et approuvés conformément aux clauses spécifiques des Accords de services aériens bilatéraux conclus par ROMANIA avec 90 pays.

4.3 Les autorités roumaines, prenant en compte les dispositions réglementaires traitant de la propriété et le contrôle des transporteurs aériens recommandées par la CEAC, ont l'intention de proposer lors de futures négociations bilatérales d'Accords de transport aérien un projet de clause plus libérale concernant les conditions que la compagnie désignatrice doit respecter lorsqu'elle dépose une demande d'autorisation d'exploitation, au lieu du critère de propriété et de contrôle effectif national existant.

4.4 L'Autorité de l'aviation civile de Roumanie réaffirme son désir de continuer à mettre en œuvre les mesures de libéralisation dans le transport aérien, afin de donner à tous exploitants aériens la possibilité de bénéficier d'une concurrence équitable et de valoriser également les intérêts du consommateur au moyen d'une surveillance de la mise en œuvre des Engagements volontaires par les compagnies aériennes nationales et aéroports qui y ont déjà adhéré et en encourageant les exploitants aériens restants à envisager de signer et d'appliquer ces Engagements.