



LIBERTES DE L'AIR : AIR DE LIBERTE SUR PARTITION REGLEMENTEE ?

Sylvie BENARD

*Les libertés de
l'air : un idéal qui
s'envole ?*

Au moment où les consommateurs prennent connaissance des négociations entre Air France et Chargeurs SA pour le rachat d'UTA entraînant ipso facto le contrôle d'Aéromaritime filiale charters d'UTA et celui d'Air Inter, accord de restructuration confortant le monopole d'une entreprise publique française, où en est la libéralisation du transport aérien européen?

Parler de libertés de l'air qui seules permettent le trafic aérien international, c'est-à-dire le survol et les escales dans un Etat par des avions d'un autre Etat, c'est reconnaître des restrictions à la souveraineté nationale qui s'étend à l'espace aérien situé au-dessus du territoire de chaque Etat. Ces tolérances volontaires font l'objet de conventions bilatérales ou multilatérales qui constituent à l'heure actuelle les fondements juridiques et économiques du transport aérien. Depuis la Convention de Chicago de 1944, ces restrictions sont qualifiées de libertés de l'air et se développent au fur et à mesure de l'essor du transport aérien. Pour les Européens, elles sont remises à l'ordre du jour depuis la signature de l'Acte Unique en 1986 par les pays de la CEE pour la mise en application des dispositions du Traité de Rome de 1957 en vue de la construction du marché commun européen du transport aérien.

Les libertés de l'air peuvent être schématiquement résumées de la façon suivante pour le transport de passagers :

1ère liberté : droit de survol d'un territoire étranger.

2ème liberté : droit d'escale technique.

3ème liberté : droit de débarquer des passagers.

4ème liberté : droit d'embarquer des passagers.

5ème liberté : droit d'effectuer des liaisons entre des villes situées hors de l'Etat d'enregistrement de la compagnie.

Si les deux premières ont été ratifiées par 42 Etats dans l'accord dit de transit en annexe à la Convention de Chicago, les troisième, quatrième et cinquième libertés ont fait l'objet d'une Décision, élément d'un ensemble de textes du Conseil des Communautés Européennes en date du 14 décembre 1987 sur l'ouverture du marché du transport aérien à la concurrence, décision qui concerne les services aériens réguliers assurés par un transporteur de la Communauté et traversant l'espace aérien de plus d'un Etat membre. La liberté totale de cabotage, c'est à dire la suppression du principe de droits de trafic appartenant aux Etats, est appelée 6ème liberté - généralisation de la 5ème - et débouche sur une économie de libre échange.

Qui dit marché commun européen du transport aérien, dit politique commune et transfert d'une partie de la souveraineté des Etats membres vers une entité communautaire : comment gèrera-t-elle ces libertés de l'air ? de la même façon en intra CEE qu'en extra CEE ? en protégeant un marché commun ou en zone de libre échange ?

Vers quelle libéralisation ?

Les conclusions du Conseil des Ministres des Transports des Douze, réuni les 4 et 5 décembre 1989 à Bruxelles, ont amorcé une nouvelle étape de libéralisation du marché de l'air engagée par les textes de décembre 1987, en entérinant un accord de principe pour que soient réalisés «des progrès significatifs en matière de libéralisation du transport aérien de passagers et de fret, de politique avec les pays tiers, et d'harmonisation», par des propositions à échéances échelonnées d'ici le 1er janvier 1993 dont certaines devraient avoir un caractère provisoire pour la période transitoire des trois années à venir.

Vers davantage de libertés d'entrée et de sortie du marché, d'offre de capacité et de prix ?

Parmi ces propositions, on relèvera celles qui concernent la concurrence, à savoir :

- un assouplissement de l'accès au marché par une modification des seuils de multidésignation sur les lignes intracommunautaires, ainsi que du partage des capacités par l'augmentation de la quote-part de capacité tout en laissant libre - par le maintien du principe d'exemption- la capacité des dessertes entre un aéroport de première catégorie et un aéroport régional ou entre aéroports régionaux;

- une recherche de la fixation des tarifs non plus sur la base de la double approbation qui implique que le tarif de référence soit approuvé par les deux Etats membres concernés, mais sur la base d'une mise en place du système de la double désapprobation qui nécessite que les tarifs proposés par les compagnies en fonction du marché s'ils sont désapprouvés le soient par l'un et l'autre des deux Etats concernés, ce qui de fait instaurerait une certaine liberté tarifaire sur les relations aériennes intracommunautaires;

- un rappel du principe de la concurrence en demandant que soient précisées par la Commission «les conditions dans lesquelles elle propose d'octroyer des exemptions de groupe valables jusqu'au 31 décembre 1992»;

- une clarification des relations entre les Etats et leurs transporteurs aériens sur la base de cahiers des charges et de critères harmonisés permettant la réalisation du marché intérieur européen.

ou vers des partages de marché entre monopoles nationaux ?

La structure de l'offre de transport aérien dans les principaux pays de la CEE semble a priori identique avec la nouvelle configuration d'Air France : une grande compagnie de lignes régulières par Etat desservant des réseaux intérieurs et internationaux (Air France pour la France, British Airways pour la Grande-Bretagne, Lufthansa pour la RFA en ne citant que ces trois pays). L'important n'est pas tant dans la taille de l'entreprise mais dans la nature des rendements d'échelle globaux qu'elle est capable d'obtenir avec les facteurs de production dont elle dispose, notamment en flotte d'appareils et en effectifs, en réalisant des économies d'envergure sur les lignes de ses différents réseaux.

Si l'espace aérien européen devenait un marché contestable par l'entrée de concurrents virtuels et par une déréglementation des prix, la question est de savoir laquelle ou lesquelles de ces grandes entreprises pourrai(en)t pratiquer des prix soutenables sans subventions et comment elle(s) se positionnerai(en)t dans la concurrence mondiale.