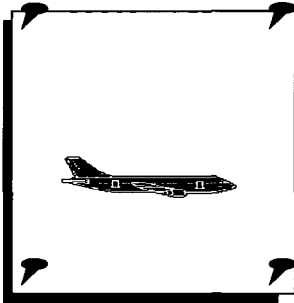


LA DÉRÈGLEMENTATION* DU TRANSPORT AÉRIEN AUX ETATS-UNIS ET EN EUROPE

Édith BALBIN



La dérèglementation du transport aérien a été initiée aux ETATS-UNIS à la fin des années 1970; depuis 1987, les autorités européennes se sont engagées elles aussi dans ce processus. Elles ont pris en compte la situation américaine tout en essayant d'en éviter les excès. Cette libéralisation se limite au seul espace communautaire; les accords séparés subsistent : il n'y a pas de politique extérieure commune à l'égard des autres pays, notamment des Etats-Unis.

Cette évolution a entraîné une transformation profonde et douloureuse du transport aérien mondial. Sauf exceptions, les compagnies aériennes ont enregistré des pertes considérables.

Déréguler le marché du transport aérien suppose qu'il s'agit d'un marché semblable aux autres, or celui-ci avait une spécificité : une faible rentabilité globale liée à des coûts très élevés.

En outre, en France du moins, le transport aérien joue également un rôle de service public, par la sauvegarde de certaines lignes à des fins d'aménagement du territoire.

La dérèglementation aux Etats-Unis

La dérèglementation du transport aérien s'est faite brutalement par l'adoption de trois textes entre 1977 et 1980. Elle a entraîné le passage rapide d'une situation d'oligopole — coordonnée par les Pouvoirs publics — à une concurrence très vive, et dans un deuxième temps le retour à une situation de concentration.

a) dans une première phase :

Le nombre d'opérateurs augmente fortement (36 en 1978, 123 en 1984). De nombreuses petites compagnies arrivent sur le marché, les coûts et les prix réels baissent, mais la qualité de service également. La guerre des tarifs crée de fortes distorsions : elle se caractérise par des tarifs promotionnels sur les axes à fort trafic (82% des ventes en 1984, 38% en 1978) et des augmentations de prix de 15 % sur les axes à trafic très faible.

b) dans une deuxième phase :

on assiste à la disparition des entreprises les plus fragiles et à des concentrations. Les nouvelles venues ne vont pas pouvoir résister aux *majors*, qui elles aussi, baissent leurs coûts et leurs tarifs tout en maintenant la qualité de service. Des restructurations importantes des réseaux intérieurs en réseaux étoilés sont alors réalisées.

Depuis 1986, huit compagnies seulement contrôlent 90 % du marché intérieur. Plusieurs ont disparu : EASTERN AIRLINE, PAN AM, ... D'autres résistent grâce à la loi sur les faillites (mise sous la protection du chapitre 11) qui permet la suspension des paiements de créance (intérêt et principal). Elles disposent ainsi d'un réel avantage et peuvent faire baisser les prix.

Appuyées sur un énorme marché intérieur et aussi pour diversifier les risques, les compagnies ont pris l'offensive sur les liaisons internationales et en particulier sur

*Les termes qui sont suivis d'un astérisque figurent dans le glossaire en fin d'article

l'Europe. On a alors assisté à la croissance externe — par acquisitions ou participations — de trois compagnies jusqu'alors inconnues hors des ETATS-UNIS : AMERICAN, DELTA, puis CONTINENTAL; elles font partie des six nouvelles *majors* du ciel, grâce aux rachats de petites entreprises, qu'elles ont *filialisées*. De nouvelles lignes, notamment sur l'Atlantique Nord ont été ouvertes.

Les compagnies européennes voient ainsi leurs parts de marché et leur situation financière se dégrader (à l'exception de British Airways qui a renégocié avec les Etats-Unis dès cette époque).

Ces compagnies ont été contraintes à la riposte par la réduction importante des tarifs réels et donc des recettes unitaires : ainsi, AIR FRANCE a perdu 800 millions de francs en 1992 sur l'Atlantique Nord). La France a dénoncé en 1992 l'accord bilatéral franco-américain: huit compagnies américaines se partageaient alors 70% du trafic total entre la France et les ETATS-UNIS .

Le processus de déréglementation en Europe

Pendant 30 ans, le transport aérien a échappé aux règles de concurrence fixées par le traité de Rome ; ceci en raison de la spécificité de ce secteur et de l'existence d'un cadre juridique international.

a) la libéralisation progressive du ciel européen.

L'arrêt «NOUVELLES FRONTIÈRES» de 1986 de la Cour de Justice européenne marque la première étape de ce processus qui sera mis en œuvre par les trois accords de 1987 à 1992, devant aboutir à la libéralisation progressive mais totale du ciel européen en 1997.

— *L'accord du 14 décembre 1987 met en place quatre mesures :*

- 1) la généralisation progressive de la multidésignation* sur les lignes dépassant 250 000 passagers/an (200 000 en 1990, 180 000 passagers ou 1000 allers et retours en 1991),
- 2) l'autorisation de cabotage* pour les lignes régulières entre les aéroports de 1^{ère} catégorie d'un État membre et les aéroports régionaux d'un autre État membre (par ex. : Bruxelles-Paris-Nice),
- 3) la 5^{ème} liberté sous réserve. Elle autorise une compagnie à relier son pays d'origine à un autre État membre en embarquant des passagers entre les villes de cet état, avec toutefois deux limites : un des deux aéroports doit être régional. Cette possibilité est limitée à 30 % de la faculté annuelle sur la liaison (ex. : Londres-Lyon-Rome),
- 4) un dispositif anti-dumping est prévu, mais les tarifs promotionnels sont libres.

— *L'accord du 24 juillet 1990 élargit la portée des mesures précédentes :*

- 1) la multidésignation devient la règle,
- 2) introduction limitée du cabotage : il devient autorisé en prolongation d'un service, et avec une limitation de capacité (30% des sièges),
- 3) le régime de la 5^{ème} liberté est étendu à tous les aéroports (principaux ou régionaux) dans la limite de 50 % des capacités,
- 4) la double approbation est remplacée par la double désapprobation (il suffit désormais qu'un Etat homologue un tarif pour qu'il soit accepté). Toutefois pour éviter les pratiques de dumping, deux États peuvent désapprouver les tarifs inférieurs de 20 % à ceux de la saison précédente. Les litiges relèvent de la compétence de la Commission.

— *Enfin, le troisième accord, dit «3^{ème} paquet» du 22 juin 1992" renforce encore le processus mis en place dans trois directions :*

- 1) la délivrance de licences d'exploitation communautaires.

La liberté d'installation est totale dans l'espace communautaire, sous réserve que les transporteurs soient de nationalité communautaire.

- 2) l'accès possible au marché communautaire pour toute compagnie européenne. Les nouvelles compagnies devront être de capitaux européens d'un montant minimum de 1 million d'ECU et pouvoir assurer leurs obligations pendant au moins deux ans.

3) la 5^{ème} liberté est élargie

Elle est déconnectée de l'obligation de partir de son pays d'origine. L'accès des compagnies étrangères aux liaisons domestiques n'est possible qu'en prolongement international et dans la limite de 50 % de capacité de l'appareil.

A partir du 1^{er} avril 1997, l'accès aux lignes intérieures sera lui aussi totalement libre. Par exemple, KLM pourra desservir une ligne Paris-Nice sans partir d'Amsterdam. Mais d'ores et déjà, BRITISH AIRWAYS, grâce au rachat de la TAT, peut exploiter des lignes intérieures françaises (par ex. : Paris-Toulon, Paris-Marseille).

Les mesures de libéralisation comprennent des clauses de sauvegarde concernant la congestion des infrastructures aéroportuaires, la nécessité de préserver l'environnement, la concurrence avec les autres modes.

En conclusion, sous réserve des clauses de sauvegarde, la règle est la liberté totale des tarifs, sauf en cas de hausses excessives (abus de position dominante) ou de dumping.

b) les effets de la libéralisation

BRITISH AIRWAYS constitue progressivement un maillage européen par le rachat de compagnies allemandes, françaises et danoises. Plusieurs lignes sont exploitées en concurrence avec Air France, et des réductions de tarifs importantes ont déjà eu lieu.

Mais la libéralisation n'a pas encore donné lieu à des développements spectaculaires en matière de croissance externe. En effet, dans le contexte actuel de crise, les compagnies aériennes (BRITISH AIRWAYS mis à part) donnent la priorité à la consolidation de leur position.

c) le processus de libéralisation prévoit deux exceptions

— *le système informatique de réservation (SIR).*

Un nouveau code de conduite européen devrait être adopté pour lutter contre les pratiques de «piratage commercial».

Aujourd'hui, le système de réservation SABRE (contrôlé par AMERICAN AIRLINE) donne un accès en temps réel aux informations tarifaires des concurrents, ce qui permet de contrer leurs initiatives. De plus, la maîtrise d'un SIR a permis des pratiques déloyales telles les «réservations fantômes» qui vident les avions des concurrents ou des accords favorables avec les agences «compréhensives» contraires à la transparence.

— *l'attribution de créneaux horaires.*

Face à l'augmentation de la fréquence des vols, le Conseil a adopté un code de conduite en décembre 1992, visant à garantir à tous les intervenants un meilleur accès aux créneaux horaires les plus importants.

Conclusion

La politique de libéralisation mise en œuvre au niveau de l'Union européenne reste à compléter sur plusieurs points :

— *au plan intra-communautaire.*

Les conditions de la concurrence ne sont pas harmonisées: les conditions d'exploitation et de coûts sont très différentes selon les compagnies. (temps de vol, formation du personnel naviguant, etc). Enfin la nécessaire refonte de la gestion de l'espace aérien européen actuellement coûteuse, reste encore à faire pour l'essentiel.

— *elle ne concerne pas les relations entre les États communautaires et le reste du monde.*

Ainsi les compagnies européennes devront affronter la concurrence des compagnies américaines et surtout asiatiques dont les coûts sociaux sont très bas. Actuellement, les pays européens continuent de négocier des accords séparés sur l'Atlantique-nord, permettant aux Etats-Unis de jouer sur les divergences. ■

GLOSSAIRE DE TERMES UTILISÉS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

déréglementation : transfert de responsabilité des organismes gouvernementaux vers les directions des compagnies aériennes se caractérisant notamment par une libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien, une multidésignation des compagnies et une totale liberté en matière de tarifs et de capacité.

multidésignation : faculté pour un Etat de permettre à plusieurs transporteurs d'opérer sur la même route intérieure ou internationale, ce qui suppose dans le second cas, l'accord du partenaire bilatéral.

cabotage : droit pour une entreprise de transport aérien d'embarquer sur le territoire d'un Etat étranger des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du même territoire.

double approbation : disposition des accords tarifaires selon laquelle le tarif n'entre en vigueur que s'il est approuvé par les deux Etats d'origine et de destination.

route aérienne : itinéraire reliant deux Etats sur lequel l'Etat concessionnaire obtient des droits de trafic commerciaux pour l'exploitation de services réguliers (représentant un enjeu économique considérable, les routes aériennes, sont au coeur des négociations d'accords aériens)

libéralisation : allègement de la tutelle essentiellement économique exercée par les Etats sur l'accès aux marchés du transport aérien, les capacités offertes et les tarifs aériens. Ce terme qualifie la réforme du transport aérien communautaire.