

Université de Strasbourg
ScPo Strasbourg
Institut d'études politiques

L'attribution des créneaux aéroportuaires, entre politique de concurrence et politique industrielle

Pascal SIMON-DOUTRELUINGNE

Mémoire de recherche

*Master 2 Droit et Economie de la Régulation en Europe
(DERE)*

Directrice : Frédérique BERROD, professeure des universités

Année académique 2012-2013

« La concentration entre Aegean et Olympic aurait engendré un quasi-monopole en Grèce et, partant, une hausse des tarifs et une baisse de qualité des services proposés aux Grecs et aux touristes voyageant entre Athènes et les îles grecques. [...] Mes services et moi-même avons tout mis en oeuvre pour trouver une solution, mais les mesures correctives proposées par les entreprises n'auraient malheureusement pas protégé de manière adéquate les intérêts des quatre millions de consommateurs qui empruntent les liaisons concernées. »

Joaquín Almunia, vice-président de la Commission européenne chargé de la concurrence à l'occasion de la décision d'interdire le 26 janvier 2011 le projet de concentration entre Aegean et Olympic airlines.

(Commission européenne, Communiqué de presse, IP/10/1017, le 26 janvier 2011)

Glossaire :

Accord de partage de codes : L'accord de commercialisation permet à deux ou plusieurs compagnies de vendre des sièges sur les vols de l'une ou l'autre sous leur propre code de désignation. Elles utilisent un système d'information et de réservation commun.

Accord interlignes : Cet accord de commercialisation officialise le transport par une compagnie des passagers d'une autre. Chaque compagnie agit pour le compte de l'autre tout en gardant son identité et son propre système d'information et de réservation.

Accord sur les services aériens (accord de transport aérien) : L'accord concerne deux gouvernements qui fixent les conditions de commerce des services aériens internationaux (accès au marché, les routes aériennes, la capacité et la fréquence des vols notamment).

A.I.T.A (ou I.A.T.A) : Il s'agit de l'Association Internationale du Transport Aérien. Cette association regroupe plus de 240 compagnies aériennes. Elle représente, notamment, ses membres auprès des instances nationales et internationales.

Elle est à l'origine du code AITA (ou IATA) qui désigne par une suite de lettres unique un aéroport ou encore une compagnie aérienne (ex. AF pour Air France et CDG pour Aéroport Charles de Gaulle).

Concentration : Diminution du nombre de compagnies aériennes présentes sur un marché, soit parce qu'elles disparaissent faute de rentabilité, soit en raison d'acquisition.

Contestabilité : Notion économique qui insiste sur l'importance de la possibilité (potentialité) que de nouvelles entreprises puissent pénétrer un marché. Plus la menace d'entrée est effective, moins les compagnies établies sur ce marché sont enclines à réaliser un surplus important.

Droits acquis : Droits dont dispose une compagnie aérienne lors de l'attribution des créneaux d'atterrissage et de décollage qu'elle a déjà détenus ou qu'elle détient encore.

Economie d'échelle : Economies induites par la diminution du coût de production unitaire moyen des compagnies aériennes lorsque le nombre de vol augmente.

- Escale :** Arrêt technique (ou commercial) au cours d'un vol.
- Réseau en étoile :** Structure d'exploitation d'une compagnie aérienne qui concentre les activités sur un ou plusieurs aéroports, qui servent de plates-formes logistiques pour gérer le flux de passagers entre les vols moyen et long courrier.
- Terminal :** Les aéroports les plus importants disposent de terminaux. Chacun de ces terminaux est réservé pour un nombre défini de compagnies aériennes et leurs comptoirs.
- Transit :** Période ou zone réservée aux passagers devant changer d'avion lors d'une escale.
- Transport Aérien :** Le transport aérien regroupe les activités suivantes :
- Exploitation :** assurer la préparation du vol et son suivi et le traitement des passagers, des bagages, du fret et du courrier, ainsi que celui de l'aéronef lors de la touchée, de l'atterrissage au décollage ;
 - Maintenance :** maintenir en état de navigabilité d'un aéronef et des engins de manutention / transport, et de modification / fabrication de pièces de structures ou systèmes de l'aéronef ;
 - Commercial :** définir, proposer et vendre des produits et services adaptés aux besoins de la clientèle ;
 - Navigant :** Ensemble des activités permettant d'assurer le vol d'un aéronef
 - Système d'information :** concevoir et exploiter des applications utilisant les technologies systèmes d'information ;
 - Supports :** Ensemble des activités concernant la gestion des ressources et des moyens communs aux différents métiers de l'entreprise.
- Vol Charter :** Par opposition à un vol régulier qui vole à heure et à destination définies à l'avance, le vol charter est un vol affrété sur demande (d'un tour-opérateur par exemple).
- Vol direct :** Vol réalisé sous le même numéro de vol mais pouvant avoir des escales, voire un changement d'appareil.

Vol long-courrier (moyen-courrier et court-courrier) : La définition reste floue. Cependant, on peut définir comme critère le temps de vol : moins d'une heure de vol pour le court-courrier (ce qui fait que ce type de vol n'existe quasiment plus dans l'aviation moderne) ; moins de quatre heures de vol pour un moyen-courrier et au-delà pour un long-courrier

Vol non-stop : Vol sans escale.

Vol régulier : Liaison effectuée par une compagnie régulière et programmée à l'avance.

*

D'après, Rapport de l'OCDE « l'avenir du transport aérien international, quelle politique face aux mutations mondiales » de 1997, www.aireemploi.org/f/transportaerien/presentationdusecteur.html et <http://transindemnite.com/page/lexique>, consultés le 30 août 2013.

Résumé

Le secteur du transport aérien est le plus ancien secteur économique libéralisé.

En Europe, tous les acteurs concernés par ce secteur économique primordial, ont eu les yeux tournés vers l'exemple des Etats-Unis d'Amérique. Les compagnies aériennes y ont pensé et mis en place, avec le soutien des aéroports, de vastes plates-formes permettant un flux maîtrisé et toujours plus importants de passagers, développant dans le même temps un vaste réseau d'alliances commerciales ou capitalistiques afin de créer une offre de transport internationale, et plus encore globale.

La Commission européenne après l'achèvement de la libéralisation du ciel européen a entrepris de trouver des solutions à l'engorgement de certains aéroports, parmi les plus essentiels à ce secteur.

Depuis 1993, l'attribution des créneaux aéroportuaires est une question centrale de l'efficacité du transport aérien, faisant des différentes réglementations en la matière et de leur proposition de refonte, un débat entre politique de concurrence et politique industrielle.

*

N.B. : Mémoire de recherche de 116 pages (page de garde, sommaire et bibliographie compris) comportant 30 086 mots hors bas de page, résumé, sommaire et bibliographie.

Mots-clés :

Alliances - Air France-KLM - Commission européenne - Concurrence - Créneaux
aéroportuaires - Droits acquis - Libéralisation - Régulation - Transport aérien

*

Sommaire

Introduction.....	8
Le secteur aérien est le plus ancien secteur économique libéralisé.....	10
Un marché du transport aérien particulièrement concentré	15
Le bilan des politiques menées	26
Partie I – La libéralisation du transport aérien européen.....	30
Titre 1 - Le transport aérien, un secteur économique primordial	31
Section 1 – Un cadre normatif dans un contexte de politique économique.....	32
Section 2 – L'intervention publique.....	41
Section 3 - La régulation pour l'émergence de nouveaux concurrents.....	49
Titre 2 - La structuration de l'espace économique.....	54
Section 1 – L'allocation des ressources et la concurrence.	54
Section 2 - La (ré)allocation des créneaux aéroportuaires.....	59
Section 3 - La politique de concurrence, une politique industrielle implicite.....	63
Partie 2 - Le pragmatisme normatif adapté à un secteur spécifique.....	70
Titre 1 – La globalisation de l'offre de transport aérien.....	71
Section 1 – La logique commerciale de la globalisation	72
Section 2 – Le devenir de ces alliances.....	78
Section 3 – La prise en compte d'une concurrence multiple	83
Titre 2 – La position des autorités régulatrices	87
Section 1 – L'utilisation des règles de concurrence.....	88
Section 2 – le recours au marché.....	95
Section 3 – La concurrence face à cette politique industrielle.....	99
Conclusion	105
Bibliographie et webographie	108

Introduction

*« Il est particulièrement approprié que notre 8000^e avion aille à AirAsia, l'une des compagnies connaissant la plus forte croissance au monde, [a déclaré Fabrice Brégier, PDG d'Airbus dont le but] est plus que jamais d'assurer un réel avantage à nos clients, dans un contexte économique mondial de plus en plus exigeant et diversifié ».*¹

Air Asia est l'exemple de ces compagnies aériennes qui ont émergé ces dix dernières années et qui se montrent particulièrement agressives sur les marchés émergents comme l'Asie du Sud-est. Cependant, la polémique quant à sa présence sur la liste « noire »² a rapidement effacé cette annonce d'une commande de cent Airbus pour un montant de neuf milliards de dollars.

La concurrence dans le transport aérien a suscité de nombreuses questions et inquiétudes dans le domaine de la sécurité. Et si la libéralisation de ce secteur n'a pas nui à la sécurité, ces interrogations attestent une nouvelle fois de l'actualité de ce sujet.

La libéralisation induit la concurrence et comme l'évoquent Damien GERADIN³ puis Claude BEBEAR, le marché repose sur le principe de la concurrence : *« la politique européenne de concurrence est le garant du bon fonctionnement des mécanismes de marché et de l'unité de l'espace économique européen »*⁴.

La communication⁵ de la Commission européenne (ci-après la « Commission ») sur « la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence » n'évoque pas autre chose. La concurrence soumet les entreprises à trois contraintes majeures : la substituabilité de la demande, celle de l'offre, et l'existence d'une concurrence potentielle, ainsi que l'ont mises en lumière Frank KNIGHT (1921) et William BAUMOL (1982).

¹ <http://www.air-journal.fr/2013-08-06-le-8000e-airbus-pour-la-low-cost-airasia-580556.html>

² Règlement d'exécution (UE) n° 659/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement (CE) n°474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

³ GERADIN D., L'ouverture à la concurrence des entreprises de réseau : analyse des principaux enjeux du processus de libéralisation, Cahiers de droit européen, 1999.

⁴ BEBEAR Cl., Faut-il une nouvelle politique de concurrence pour atteindre les objectifs de Lisbonne en matière de croissance et d'emploi ?, colloque la place du droit de la concurrence dans le futur ordre juridique communautaire, Bruxelles, 8 novembre 2007.

⁵ Commission européenne, Communication COM(97/C 372/03), Point 35 et suivants, 9 décembre 1997.

Lors de l'ouverture du marché du transport aérien dans les années 80, il a pu paraître aisé de créer sa compagnie aérienne⁶ que l'on soit ancien pilote de Formule 1, producteur de musique, ou brasseur, et de venir concurrencer les compagnies aériennes historiques, issues d'un monopole d'Etat (ci-après les « compagnies aériennes traditionnelles »).

Ces créations de compagnies aériennes ont été largement encouragées à l'époque par l'OCDE⁷ qui y voyait une concurrence effective et, selon l'organisation, la seule apte à faire baisser durablement les prix, écornant au passage les préceptes européens de concurrence « efficace », « potentielle » ou « praticable ».

Ces exemples sont symptomatiques d'une vision idéalisée du secteur (fascination pour l'aventure aéronautique, accompagnement d'une croissance mondiale forte dans les années 80 - 90, libéralisation du ciel nord-américain puis européen) mais n'ont pas été finalement concluants quant à la réussite économique. Un grand nombre de ces compagnies a disparu à la suite de faillites ou d'opérations de concentration.

Ainsi, l'offre de transport aérien - qui devait être accrue et variée dans ses tarifs comme dans ses destinations - n'est pas venue de nouvelles compagnies aériennes offrant les mêmes services que les compagnies historiques.

Pierre DUSSAUGE⁸ rappelle que ce secteur économique n'est plus rentable depuis environ une dizaine d'années malgré l'impression contraire issue des derniers chiffres de l'IATA⁹ lors de son sommet mondial au Cap en mai 2013.

Alors que ce secteur économique est fortement dépendant des énergies fossiles, des aléas politiques et climatiques et implique des coûts liés aux investissements, et à la sécurité des passagers, le bénéfice par passager est relativement faible, s'établissant à quatre dollars.

« [...] tel est le modeste profit moyen prévu pour 2013 par l'Association du transport aérien international (IATA) dont l'assemblée générale annuelle s'est ouverte ce lundi à Cape Town, en Afrique du Sud. Un chiffre qui en dit davantage sur la santé du secteur que les 12,7 milliards de bénéfices net cumulés annoncés par l'IATA au terme de cette année. Et pourtant, si cette

⁶ Notamment Lauda Air créée en 1978, Virgin Atlantic en 1984 ou Kingfisher Airlines en 2003.

⁷ OCDE, L'avenir du transport aérien international, quelle politique face aux mutations mondiales ?, Rapport, OCDE, chap. 4 p93, 1997.

⁸ DUSSAUGE P., Pourquoi certaines entreprises réussissent-elles mieux que d'autres ? Un éclairage d'entreprise, conférence HEC, Jouy-en-Josas, 5 juin 2013.

⁹ L'Association internationale pour le transport aérien est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien. Ces entreprises sont spécialement autorisées à consulter les prix entre elles par l'intermédiaire de cet organisme.

prévision se confirme, il s'agira de la deuxième meilleure performance du secteur depuis au moins 10 ans ! L'an dernier, le bénéfice moyen par passager n'était que de 2,54 dollars par passager. Et sa meilleure performance, en 2010, n'était que de 7 dollars par passager. »¹⁰

Parce que la concurrence repose d'abord sur le prix affiché plus que sur le produit proposé et dans ce contexte économique, l'arrivée de l'offre à bas-tarifs basée sur des bas-coûts a fortement bouleversé ce secteur. L'une des réponses des compagnies aériennes traditionnelles est d'opérer une forte concentration, par des alliances puis des prises de participation, voire de contrôle, « *signifiant que [ces] compagnies aériennes cherchent à se garantir contre l'instabilité du marché* »¹¹.

Devant les difficultés économiques récurrentes d'un secteur d'activités primordial, de nombreux Etats, et dans une certaine mesure la Commission, ont fait preuve d'un certain volontarisme¹² dans l'appréciation des ententes et des concentrations d'une part, et dans celle des aides d'Etat d'autre part. Les prémisses d'une politique industrielle plus ou moins concertée au niveau européen sont lancées.

Dès lors, c'est toute la logique de la concurrence, et de toute politique l'instaurant et la protégeant, qui est dès lors questionnée : s'agit-il de défendre un principe de structure de marché ou d'empêcher telle ou telle entreprise de pouvoir abuser de sa domination ?

Il est envisageable d'accepter qu'une concurrence, même imparfaite, puisse correspondre à une certaine efficacité économique. Ce serait faire preuve de pragmatisme : le marché du transport aérien fut très largement et longuement segmenté par des monopoles nationaux, et les compagnies aériennes traditionnelles restent fortement implantées dans leurs aéroports historiques.

Le secteur aérien est le plus ancien secteur économique libéralisé

Lors de l'exposé des motifs de sa proposition¹³ de règlement du Parlement et du Conseil « fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne », la Commission louait l'efficacité des deux

¹⁰ TREVIDIC B., www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/air-defense/actu, consulté le 03 juin 2013.

¹¹ OCDE, chapitre 4 p 91, Rapport, 1997, op. cit.

¹² MARTY F., Politiques européennes de concurrence et économie sociale de marché, Document de travail de l'OFCE, n°2010-30, OFCE, novembre 2010, p14.

¹³ Commission européenne, COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD) du 1er décembre 2011.

« paquets aéroportuaires » précédents¹⁴ pour avoir largement contribué à la mise en œuvre du marché intérieur.

« Le règlement sur les créneaux horaires a été introduit à une époque où le marché européen des transports aériens était encore dominé par un petit nombre de compagnies nationales traditionnelles. Cependant, la concurrence est de nos jours bien plus vive. Depuis 1992, le nombre de liaisons intra-UE a plus que doublé et les vols long-courriers au départ des aéroports européens ont augmenté de 150 %. En 1992, seulement 93 liaisons en Europe étaient exploitées par plus de deux compagnies aériennes. Ces liaisons étaient au nombre de 479 en 2010. »

Cette position de la Commission est révélatrice des résultats attendus de la régulation : obtenir une concurrence plus vive, conforme à l'une de ses caractéristiques intrinsèques, l'atomicité des agents. L'approche de la Commission est d'obtenir plus d'opérateurs, de manière à diversifier l'offre, tant sur les prix que sur les destinations proposées, tout en admettant que la concurrence reste limitée à deux compagnies.

Ce marché s'est donc d'abord étendu par une augmentation d'offres concurrentes entre compagnies aériennes traditionnelles, puis par l'apparition de compagnies charters affrêtées par les tour-opérateurs. Mais la révolution constatée par la Commission entre 1992 et 2010 vient essentiellement de la mise en service de lignes aériennes nouvelles¹⁵, proposées par les compagnies à bas-coûts et à bas tarifs dites « *low-cost* ».

Ainsi, Ryanair est devenue en 2012 la septième compagnie aérienne au Monde¹⁶ par le nombre de passagers transportés alors qu'elle n'opère que sur le territoire européen et dans une moindre mesure sur l'Afrique du nord.

Quelle serait dès lors l'ouverture de marché obtenue par les politiques mises en œuvre ? Et comment évaluer leur pertinence à l'aune des propositions de règlement 2011/0391 (COD) ?

Alors que la société Air France-KLM publiait des nouvelles mesures de restructuration et de réduction d'effectifs, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective sur les transports, dans son rapport paru le 16 juillet 2013, pose la question de la survie des compagnies aériennes. Le constat est double : les avions n'ont jamais connu un tel taux

¹⁴ Règlement CEE n°95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié par le règlement (CE) n°793/2004 du parlement et du conseil du 21 avril 2004.

¹⁵ Ainsi, Ryan Air créée en 1985, n'a réellement développé son offre de transport aérien qu'à partir de 1994 pour devenir un des principaux opérateurs aériens du continent européen. Easyjet a été créée en 1995.

¹⁶ Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Note d'analyse n°4, juillet 2013.

d'occupation¹⁷ depuis le début de la crise économique et financière, mais les bénéfices des compagnies aériennes traditionnelles, même s'ils s'améliorent sur les deux premiers semestres de l'année 2013, ne permettent pas pour autant d'envisager l'avenir sereinement. Le constat établi par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective est particulièrement intéressant car l'inquiétude contenue dans le titre du rapport vise essentiellement le sort des « compagnies historiques européennes majeures ».

La concurrence a-t-elle remis en question le modèle économique des compagnies aériennes traditionnelles ? L'ouverture du marché du transport aérien en Europe reposait sur une volonté de satisfaire les besoins du consommateur en développant, puis en renforçant une offre réelle de transport aérien¹⁸. Cette vision d'une concurrence qualitative porte sur de nombreuses destinations, des facilités de déplacements par le biais de correspondances et des horaires réguliers. Cette offre de services fait précisément défaut parmi les compagnies à bas-coûts et bas-tarifs.

C'est la raison pour laquelle cette situation de concurrence n'était pas vécue comme telle. Pour les compagnies aériennes traditionnelles, la concurrence n'était pas menacée dès lors qu'elles estimaient qu'elles n'exerçaient pas sur le même marché que les compagnies à bas-coûts. On pouvait distinguer deux marchés distincts. Les compagnies historiques misaient sur la notion d'avantage concurrentiel selon laquelle, moins la perception entre le prix payé et la valeur relative (estimée) du produit utilisé est grande, plus la satisfaction du consommateur augmente : celui-ci a l'impression de s'acquitter du « juste » prix.

Les compagnies à bas-coûts ont dès lors pu proposer des bas-tarifs qui correspondaient pleinement à cet avantage concurrentiel, tandis que les compagnies aériennes traditionnelles estimaient qu'une partie de leur clientèle demeurait attachée à la qualité de service, justifiant ainsi une partie du prix pratiqué.

La fragilité économique de ces dernières remet en question cette analyse. D'une part, la plupart des compagnies aériennes traditionnelles européennes ont développé une offre à bas-tarifs. D'autre part, dans le même temps, les compagnies à bas-coûts et bas-tarifs comme Ryanair développent des plates-formes de correspondance¹⁹ sur le modèle des

¹⁷ GLISZCZYNSKI F., Air France-KLM : et pourtant les avions sont pleins à craquer, www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique, consulté le 07 août 2013.

¹⁸ GRARD L, « Le droit aérien », Presses universitaires de France, Que Sais-Je ?, n°1011, mai 1995.

¹⁹ Dublin et Charleroi (Brussels South) pour Ryanair, la décision de Flybe, le 2 août 2013, de se concentrer sur Southampton et Birmingham en se retirant de Gatwick et renforçant ainsi la position d'Easyjet sur cet aéroport

« hubs »²⁰ des compagnies aériennes traditionnelles.

Par ailleurs, au cours de la même période, le phénomène de concentration tant commerciale que capitalistique²¹ s'est accru, faisant de trois réseaux de compagnies aériennes traditionnelles, les principaux dans le transport de passagers²².

Aussi, au-delà du satisfecit d'une concurrence accrue et vingt ans après le premier texte²³ communautaire²⁴ prenant en compte la régulation des créneaux aéroportuaires, la Commission envisage logiquement des faiblesses persistantes car structurelles dans ce secteur²⁵ : le défaut de capacité des aéroports en termes de décollages et d'atterrissages (créneaux aéroportuaires) et le maintien de la qualité des services qui en découle.

Ces deux thématiques demeurent impérativement soumises à une double contrainte : garantir la sécurité des voyageurs et des installations, tout en respectant les exigences d'aménagement du territoire (désenclavement et équilibrage des territoires, exigence de compétitivité économique).

L'objectif de la Commission dans son projet de nouvelle réglementation est de valoriser les conséquences de la libéralisation du transport aérien. Initié en 1983 par la directive sur les services aériens interrégionaux²⁶, ce libre accès à un secteur économique a définitivement sonné le glas des monopoles sur une activité définie par l'autorité publique, comme l'offre de services aériens réguliers interrégionaux.

londonien, www.airjournal.fr, consulté le 10 août 2013.

²⁰ « La plate-forme peut être appréhendée comme une fonction dans un réseau logistique : elle organise la fluidité des déplacements [de personnes]. En tant que zone d'activité ou territoire, elle doit aussi être appréhendée comme un lieu géographique : elle fixe spatialement les différentes opérations qui organisent la fluidité », RAIMBAULT N., DROUET M. et FREMONT A., Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité, Projet FLUIDE, ANR et INRETS, novembre 2010.

²¹ WILHELM P. et VEVER FL., la notion de concentration en droit interne et communautaire : tentative de définition, Jurisclasseur Contrats - Concurrence - Consommation, n° 11, novembre 2007.

²² Nous n'évoquons pas l'activité de fret qui est souvent exclue des accords de coopération envisagés dans le cadre de ce mémoire (ainsi l'affaire COMP/37.730 AuA/Lufthansa, décision de la Commission du 5 juillet 2002). Par ailleurs, la politique de concurrence de la Commission apparaît différente dans le secteur du fret par la relative sévérité des sanctions infligées (IP/01/1009 et IP/10/1487).

²³ Règlement CEE n°95/93 du Conseil du 18 janvier 1993.

²⁴ Ce terme découle de la postériorité du Règlement CEE n°95/93 au Traité de Lisbonne.

²⁵ cf. l'annonce faite le 10 juillet 2013 concernant un investissement de 600 millions d'euros pour lutter contre la congestion des aéroports européens, ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2013-07-10-sesar_en.htm, consulté le 10 juillet 2013.

²⁶ Directive 83/416/CEE du Conseil, du 25 juillet 1983 modifiée par la directive 89/463, du 18 juillet 1989 puis les trois « paquets du transport aérien » entre 1987 et 1992, refondus par le Règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

L'étude du secteur aérien mérite donc tout notre intérêt, s'agissant du plus ancien secteur de démonopolisation et d'ouverture à la concurrence²⁷. L'actualité particulièrement fournie depuis la présentation des propositions de la Commission le 1^{er} décembre 2011 invite à établir un état des lieux.

En attestent, les affaires récentes de concentration traitées par la Commission, les annonces faites par les compagnies aériennes sur leurs perspectives de croissance, les débats parfois houleux sur les projets d'agrandissement d'aéroports, enfin les polémiques sur la sécurité de telle ou telle compagnie.

A partir des différents constats relevés, notamment dans le Livre blanc²⁸ de la Commission, il s'agit d'accompagner tant les compagnies aériennes que les aéroports européens et de leur fournir des atouts dans un contexte libéralisé. La concurrence avec les autres pôles mondiaux de croissance que sont l'Asie et l'Amérique du Nord et les pays émergents²⁹ ajoute à cette nécessité d'autant que la situation a été exacerbée par la crise économique depuis la fin 2007.

Au-delà de cette prise en compte d'une conjoncture économique très défavorable, les objectifs sont aussi d'assurer un service de transport aérien optimal pour le consommateur européen. L'objectif est donc double : assurer l'optimisation du transport aérien en Europe ainsi que la sécurité des consommateurs.

« Well-functioning passenger and freight links are vital for European undertakings and citizens. EU transport policies aim at fostering clean, safe and efficient travel throughout Europe, underpinning the internal market of goods and the right of citizens to travel freely throughout the EU. »

Ce plaidoyer pour la politique de transports de la Commission que l'on peut lire sur la page d'accueil de la direction générale Mobilité et Transports³⁰ est conforté par la vision de Siim KALLAS, vice-président et commissaire aux transports :

« Transport is– and must be– for people. As Commissioner responsible for transport, my guiding principle over the next five years will be to promote transport services that truly benefit

²⁷ DUTHEIL de la ROCHERE J., Transport aérien européen et problèmes de concurrence, Annuaire français de droit international, 1986.

²⁸ Commission européenne, feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressource, COM(2011) 144 final, 28 mars 2011.

²⁹ GLISZCZYNSKI F., Emirates remet en cause le Yalta des trois alliances du ciel, www.latribune.fr, consulté le 08 septembre 2012.

³⁰ ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/about/mandate/index_en.htm, consulté le 17 juillet 2013.

Europeans. Free movement is one of the greatest freedoms for the citizens of Europe, and good transport is essential to this.

Europeans already enjoy modern transport of high quality. But ever-progressing economic integration raises many challenges for the future. With globalised supply chains, fewer and more efficient production sites, and just-in-time deliveries, Europe's economic growth potential also assumes further growth of its transport activities. »

On retrouve très logiquement tous ces éléments dans l'ensemble des mesures proposées par la Commission au Parlement, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions en date du 1^{er} décembre 2011, lesquelles sont désignées officiellement comme la « *Politique aéroportuaire de l'Union européenne - résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable* »³¹.

Ainsi, l'amélioration de la gestion des créneaux aéroportuaires, créneaux de décollage et d'atterrissage des aéroports européens, dénommés aussi « *slots* », serait un objectif partiel pour établir une concurrence tant dans le transport aérien de passagers que pour le fret, cette concurrence effective étant une des conditions de la croissance selon la théorie économique classique³².

De la sorte, la régulation de cette ressource devenue rare et la surveillance des concentrations se combinent pour correspondre aux objectifs visés.

Un marché du transport aérien particulièrement concentré

Le transport aérien regroupe d'une part des activités régulières avec le transport de personnes, de marchandises et de courrier sur des lignes régulières et selon des horaires déterminés (hors vols charters). D'autre part, les compagnies aériennes exercent aussi des activités non régulières avec le transport de personnes et de marchandises réalisés par les charters, les avions-taxis, les locations d'avions avec pilote, les excursions aériennes, la formation au pilotage.

Pour l'ensemble de ces activités, le transport aérien s'appuie sur des activités d'assistance aéroportuaire (assistance à l'avion et aux passagers, assistance administrative au sol et assistance opérationnelle) et des activités de maintenance aéronautique (entretien en ligne

³¹ On trouve aussi les désignations « paquet aéroportuaire » ou « paquet aéroports » en français et « Better Airports Package » pour la version anglophone.

³² PERROT A., La politique de la concurrence contribue-t-elle à la croissance économique ? Une analyse à partir des cas américains et européens, *Économie publique/Public economics* n°1, 2003.

des aéronefs, maintenance).

Les compagnies aériennes traditionnelles opèrent généralement à partir d'une base centrale, depuis laquelle leurs lignes rayonnent vers les escales de destinations plus ou moins lointaines. Lorsque certaines compagnies ont plusieurs bases centrales, cette situation résulte le plus souvent d'une acquisition ou d'une fusion avec une autre compagnie : Air France-KLM en est un bon exemple avec les aéroports de Paris (Roissy et dans une moindre mesure Orly) et d'Amsterdam (Schiphol).

La base centrale regroupe les services administratifs et commerciaux ainsi que la maintenance des avions. Il y a donc un intérêt stratégique pour les compagnies aériennes d'optimiser la gestion de cette base et d'y concentrer les opérations de vols : les compagnies opérant « en étoile » y trouvent ainsi leur raison d'être, contrairement aux compagnies dites à bas-coûts et bas-tarifs. Celles-ci opèrent selon un mode dit de « point par point » : la liaison aérienne ne permet pas des correspondances incluses dans le voyage.

Par ailleurs, on constate qu'une escale distante est le plus souvent la base d'une compagnie locale. Cette situation était particulièrement courante en Europe où chaque capitale d'un Etat membre était traditionnellement le siège de la compagnie nationale.

Les compagnies aériennes tentent donc de limiter les escales, qui représentent une charge d'autant plus importante qu'elles sont nombreuses et que les coûts fixes y sont moins aisément compressibles. C'est en particulier le cas pour les services de maintenance des avions, qui requièrent à la fois des ateliers, des stocks de pièces et des équipes de techniciens spécialisés.

Cette exigence de réduction des coûts et d'efficacité économique a naturellement entraîné des alliances entre compagnies aériennes. Dans un premier temps, et le plus fréquemment, celles-ci revêtent d'abord la forme d'accords de coopération.

Ces accords comportent une logique de progressivité. Ils portent d'abord, et donc a minima, sur le partage des comptoirs d'aéroport, du personnel commercial, des services de maintenance. Ils prévoient par la suite la création de programmes de fidélisation communs jusqu'à permettre la mise en place de partage de codes.

Pour fonctionner efficacement, ces programmes doivent permettre au passager de relier un maximum de destinations, c'est-à-dire proposer des vols en partage de code : l'une des compagnies assure le vol qui est identifié avec le code de chacune d'elle et chacune des compagnies est représentée à l'escale par les personnels de la compagnie locale.

L'extension des compagnies à l'extérieur de leur territoire était limitée en raison des accords étatiques. Ces accords internationaux prévoyaient en effet des mesures réglementant « *le fait matériel de la circulation, la navigation aérienne ; le fait commercial, le transport aérien* »³³ limitant ainsi la concurrence sur certains trajets.

Le transport aérien vers les Etats-Unis était régi par des accords bilatéraux que les États membres avaient conclus avec les autorités américaines et qui permettaient aux compagnies aériennes de négocier l'exploitation des services transatlantiques (établissement d'un réseau de routes commerciales et désignation d'une ou plusieurs entreprises chargées d'exploiter ce réseau).

Seize États membres bénéficiaient ainsi des accords bilatéraux dits « ciel ouvert ». Cette situation fragmentait le transport aérien et représentait donc un obstacle à la réalisation du marché unique. Les accords de marché sont en effet définis par un ensemble de liaisons entre les deux pays partenaires à la négociation, ce qui limitait la participation d'autres compagnies.

Ces accords dataient pour la plupart de la fin de la Seconde Guerre mondiale, le premier concernant le Royaume-Uni en 1946 puis la République fédérale d'Allemagne en 1955. Dans ce contexte, la plus ancienne alliance de grande taille entre compagnies aériennes date de 1989, lorsque Northwest Airlines et KLM signèrent un accord de vol en partage de code à grande échelle : il s'agissait de l'alliance Wings Alliance³⁴.

Cette situation de répartition des marchés nationaux et internationaux a brusquement dû évoluer, sous la pression des plus grandes compagnies américaines qui ont tenté d'engager des programmes d'alliances, d'abord avec les plus importantes compagnies européennes et asiatiques ensuite avec des compagnies de moindre envergure. Malgré cette augmentation des accords, la situation restait problématique au regard de l'application du droit communautaire.

« [...] ces accords officiels étaient le plus souvent complétés par des notes confidentielles échangées entre les autorités aéronautiques, qui interprétaient, précisaient ou modifiaient même les dispositions des accords, [allant même jusqu'à se couvrir] par les décisions

³³ CARTOU L., les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France, *Annuaire de droit international*, vol. 2, 1956.

³⁴ Alliance complétée par Continental, Alitalia et China Airlines. Désormais ces deux compagnies font toutes deux partie de SkyTeam depuis la fusion de KLM avec Air France en 2004 et de Northwest Airlines avec Delta Airlines en 2010.

gouvernementales qu'elles ne faisaient qu'exécuter, les compagnies aériennes échappaient à l'application des articles 101 et 102 du traité TFUE et disposaient dès lors d'un marché captif »

³⁵.

Les arrêts du 5 novembre 2002³⁶ de la Cour de justice des Communautés européennes, saisie par la Commission contre le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, le Luxembourg, l'Autriche et enfin l'Allemagne, sont venus mettre fin à cette situation et ont contribué à la reconnaissance de la compétence de l'Union. Dans ces affaires, les Etats mis en cause se voyaient reprocher dans leur négociation bilatérale avec les Etats-Unis de manquer aux obligations qui leur incombait en vertu des traités et du droit dérivé : ce contentieux était tout à fait emblématique de la nécessité pour la Commission de pouvoir mettre en œuvre sa fonction de négociation dans le cadre d'un domaine relevant d'une compétence partagée³⁷.

La Commission a ainsi engagé à l'encontre des Etats membres une action en manquement. *« Souhaitant remplacer cet ensemble de conventions bilatérales par un accord unique conclu par la Communauté avec les États-Unis d'Amérique, la Commission a, depuis le début des années 90, tenté à plusieurs reprises d'obtenir du Conseil un mandat en vue de négocier avec les autorités américaines un tel accord en matière de transport aérien. »*³⁸

Le recours au juge était inévitable³⁹ pour rappeler la compétence externe de la Commission et l'application du droit dérivé concernant les licences des transporteurs aériens⁴⁰, l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires⁴¹, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens⁴², instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation⁴³ et fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la

³⁵ MOUSSIS N., Les transports aériens dans l'UE, <http://europedia.moussis.eu>, 2011, consulté le 12 juillet 2013.

³⁶ CJCE, Affaires C-466-469/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98.

³⁷ TFUE, Article 4.

³⁸ CJCE, Affaire C-476/98, Commission / Allemagne – Arrêt du 5 novembre 2002, point n°16.

³⁹ Sur ce point, Jacqueline DUTHEIL de la ROCHERE présente les conséquences des arrêts de la CJCE des 22 mai 1985 (aff. 13/83) et 30 avril 1986 (aff. jointes 209 à 213/84) sur le rôle accru de la Commission en « banalisant le régime de concurrence, de forcer la main aux Etats », op. cit.

⁴⁰ Règlement (CEE) n°2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

⁴¹ Règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

⁴² Règlement (CEE) n°2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

⁴³ Règlement (CEE) n°2299/89 du Conseil, du 24 juillet 1989 modifié par le Règlement (CEE) n°3089/93 du Conseil, du 29 octobre 1993.

Communauté⁴⁴.

Dès lors, la Commission pu obtenir le mandat, qu'elle appelait de ces vœux depuis les années 80⁴⁵, pour négocier un accord aérien avec les Etats-Unis, valable pour l'ensemble de la Communauté. Les négociateurs ont trouvé un accord le 2 mars 2007⁴⁶, après quatre ans de discussions. À la demande de la Grande-Bretagne, la date de l'entrée en vigueur du texte a été repoussée au 30 mars 2008.

Accompagnant les accords bilatéraux puis, plus largement l'ouverture du Ciel européen, les alliances s'inscrivaient comme une nouvelle étape de rationalisation de ressource, de compétence, de réseau. Cet effort de rationalisation s'est accentué pour aboutir à ce que les observateurs de l'aviation civile appellent la « consolidation » : l'utilisation progressivement et/ou concomitamment des accords de coopération et des prises de contrôle entre compagnies aériennes.

L'exacerbation de la concurrence entraine-t-elle logiquement une plus grande concentration par la disparition des concurrents moins performants ? Le constat est indéniable si l'on observe tous les secteurs économiques. Cependant l'augmentation de la concurrence dans le secteur du transport aérien est principalement dû à la création de compagnies nationales suite à l'émergence politique ou économique d'Etats et à l'apparition sur une partie du marché (court et moyen-courrier) des compagnies à bas-coûts et bas-tarifs. Mais en dehors de ces dernières, le phénomène des alliances a fortement restreint la concurrence. Dès lors, il est peu probable que le nombre de ces alliances diminue, les autorités des États-Unis et de l'Union européenne sont soucieuses du maintien d'une concurrence entre elles.

La fusion entre American Airlines et US Airways qui achève le processus de consolidation du ciel américain trente-cinq ans après le Deregulation Act de 1978 inquiète⁴⁷ : « *cette fusion se traduirait par une hausse des tarifs pour les consommateurs pour un moindre service* » peut-

⁴⁴ Règlement (CEE) n°95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993.

⁴⁵ Commission, proposition de directive du Conseil sur les tarifs de transports aériens réguliers entre Etats membres du 21 octobre 1981 et modifiée le 20 mars 1984. Ces propositions n'ont jamais abouties.

⁴⁶ Décision 2007/339/C : Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part.

Cet accord fait l'objet actuellement d'une nouvelle négociation pour obtenir un accord dit de « seconde étape », Commission, MEMO/10/74, le 10 mars 2010.

⁴⁷ La récente prise de décision des autorités fédérales et fédérées des Etats-Unis d'attaquer en justice ce projet en est le reflet (Le Monde, édition du 13 août 2013).

ton lire dans le communiqué de presse du département américain de la justice, repris par une dépêche de l'AFP.

Mettant fin aux guerres tarifaires, cette concentration toujours plus importante aux Etats-Unis est l'une des causes du retour aux profits des compagnies américaines.

Annoncée en février 2013 puis confirmée par les actionnaires d'US Airways cinq mois plus tard⁴⁸, cette fusion devrait bouleverser le transport aérien américain qui va se structurer autour de trois compagnies classiques et d'une ou deux *low-cost* majeures. Ces quelques compagnies représenteront ainsi plus de 80 % du trafic aérien aux Etats-Unis⁴⁹ créant de facto une situation d'oligopole.

Considérant l'ensemble de ces constatations, l'émergence d'une politique commune au niveau européen dans le domaine des transports aériens pouvait s'opérer et donner alors un rôle central à la Commission, autorité régulatrice et de concurrence.

Cette politique des transports et plus particulièrement du transport aérien pourrait être un nouvel exemple du débat autour de la distinction déjà ancienne entre intervention ex-ante (régulation des créneaux aéroportuaires) et ex-post (concurrence entre les compagnies aériennes).

« La régulation peut être la voie royale de la construction de la concurrence. Cela arrive notamment en cas de libéralisation, ou de privatisation, soit que les nouveaux entrants aient les forces, notamment informationnelles, pour prendre des parts de marché, soit que les investisseurs n'aient pas confiance dans l'opérateur historique public privatisé. La régulation amène alors à la concurrence, elle est ce par quoi la concurrence se construit. »⁵⁰

Dès lors, cette progressivité des politiques de régulation puis de concurrence serait à l'œuvre dans le transport aérien. Comme pour d'autres secteurs impliquant la souveraineté

⁴⁸ www.air-journal.fr/2013-07-13-la-fusion-american-airlines-et-us-airways-approuvee-578629.html, consulté le 13 juillet 2013.

⁴⁹ « De six grosses compagnies aériennes classiques encore en activité il y a cinq ans, il n'en restera donc plus que trois/ American Airlines (dont la marque sera conservée au détriment de celle US Airways), United (après la fusion United Airlines-Continental Airlines en 2010) et Delta (après le rapprochement en 2008 de Delta Airlines et Northwest Airlines). Trois compagnies dites traditionnelles qui représentent près de 53% du marché intérieur américain et 48% de l'ensemble des trafics nationaux et internationaux. A ces trois géants, il faut en ajouter un quatrième : Southwest Airlines, la plus grosse compagnie low cost du monde, qui a avalé en 2011 Air Tran, l'une de ses concurrentes à bas coûts. Elle possède 15% du marché intérieur et 11% toutes destinations confondues, internationales comprises. American, United, Delta et Southwest représentent donc plus des deux tiers du trafic aux Etats-Unis. A ce quatuor, il faudra ajouter la low cost Jetblue (6% de parts de marché) appelée à jouer elle aussi dans la cour des grands. » GLISZCZYNSKI F., www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique, consulté le 13 février 2013.

⁵⁰ FRISON-ROCHE M.-A., Régulation versus concurrence, Au-delà des codes, Mélanges en l'honneur de Marie-Stéphane PAYET, Dalloz, 2011

des Etats, la Commission a dû utiliser les outils à sa disposition : défaire les marchés monopolistiques dès 1987⁵¹, réguler l'allocation d'une ressource rare (les créneaux horaires des aéroports) à partir de 1993 et enfin contrôler les ententes et les concentrations dans le secteur des transports aériens⁵².

Mais l'objet de ce mémoire tente de dépasser ces constats bien connus reposant sur la distinction temporelle et d'objectif entre régulation et concurrence, pour s'intéresser plus centralement à la politique mise en œuvre par les institutions européennes et de jauger dans quelle mesure elle peut être considérée comme spécifique à ce secteur économique, à l'instar de celle concernant l'énergie.

A ce titre, l'affaire Easyjet contre Commission⁵³ semble symptomatique de cette problématique et il sera pour une large part un objet d'étude, pour les arguments qui y sont développés et l'importance économique de la fusion contestée entre Air France et KLM.

Il ne s'agit plus de distinguer mais de concilier régulation et concurrence. Comme le relève Marie-Anne FRISON-ROCHE, « *il apparaît ainsi que le modèle libéral ne perdurera que si l'articulation entre la régulation et la concurrence est correctement opérée, ce qui suppose que l'on commence par distinguer soigneusement l'une de l'autre et que l'on admette le caractère composite de la régulation, faite d'économie, de droit et de politique, loin de la pureté concurrentielle.* »⁵⁴

La politique de la Commission dans ce secteur représente en quelque sorte une globalisation

⁵¹ Règlement (CEE) n°3975/87 du Conseil du 14 décembre 1987 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens modifié par le Règlement (CEE) n°2410/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

⁵² Règlement (CEE) n°1617/93 de la Commission, du 25 juin 1993, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires pour le transport de passagers et de fret sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports, modifié par les règlements (CE) n°1523/96 de la Commission, du 24 juillet 1996, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires pour le transport de passagers et de fret sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports ; n°1083/1999 de la Commission, du 26 mai 1999, concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires pour le transport de passagers et de fret sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et n°1105/2002 de la Commission, du 25 juin 2002, en ce qui concerne les consultations tarifaires pour le transport de passagers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports.

⁵³ TPICE, Affaire T-177/04, du 4 juillet 2006.

⁵⁴ FRISON-ROCHE M.-A., Régulation versus concurrence, Dalloz, 2006.

de ces deux notions dans un seul ensemble : la logique de marché.

Il s'agit alors de le créer à partir des anciens accords bilatéraux, de s'assurer de son fonctionnement en réunissant les conditions d'une concurrence entre compagnies aériennes (attribution des créneaux aéroportuaires, contrôle des coopérations et des concentrations) et de le pérenniser en permettant son accroissement.

Puis, il importe aussi de poser la question de la réalité de la concurrence censée résulter dans ce secteur de la politique de régulation. Le secteur du transport aérien est le plus ancien quant aux différentes politiques européennes de libéralisation et de régulation de secteurs sous monopoles. Le recul adéquat apparaît alors pour considérer que le secteur aérien est un modèle de régulation réussi en tenant compte des spécificités qui en font un secteur à part, comme c'est le cas du secteur de l'énergie.

Alors que le secteur du transport fonctionnait sous le régime des monopoles avec par conséquent une forte implication étatique, les relations entre les entités détentrices de concession de service public et les compagnies aériennes anciennement détentrices de monopole (Aéroports de Paris -AdP- et Air France dans l'affaire les opposant à Alpha Fligt Services)⁵⁵ posent la question de l'articulation de la régulation et de la concurrence. Cette relation est d'ailleurs évoquée par Easyjet dans sa procédure contentieuse⁵⁶ contre la décision de la Commission déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun⁵⁷.

Les sociétés Air France et KLM avaient annoncé le 30 septembre 2003 une prise de contrôle progressive de KLM par Air France, en dissociant intérêts économiques (engagements d'Air France de ne pas porter atteinte à la rentabilité de KLM, privatisation progressive d'Air France) et contrôle juridique.

Cette fusion-acquisition devait ainsi favoriser la mise en œuvre d'une stratégie de croissance externe d'Air France après sa fusion avec Air Inter Europe.

Le 11 février 2004, la Commission a déclaré la concentration compatible avec le marché commun sous réserve du respect des engagements proposés par les sociétés parties à la fusion. Ces engagements portaient sur quatorze lignes desservies par les deux sociétés et consistaient principalement en la restitution de créneaux horaires sur les aéroports

⁵⁵ CJCE, Affaire C-82/01 P, arrêt de la cour, du 24 octobre 2002.

⁵⁶ TPICE, Affaire T-177/04, point 93, op. cit.

⁵⁷ Commission européenne, Affaire COMP/M.3280 - Air France/KLM, 11 février 2004.

d'Amsterdam, Paris, Lyon, Milan et Rome.

La compagnie Easyjet estimait notamment que la Commission avait accepté cette fusion alors que le constat d'une concurrence largement imparfaite était fait⁵⁸ : « *Air France jouit d'un monopole sur 27 des 42 lignes domestiques en provenance de Paris, [...] elle détient 53% du nombre total des créneaux horaires disponibles à Orly ainsi que 74% de ceux disponibles à CDG.* »

La lecture de l'arrêt du Tribunal de première instance des Communautés européennes (ci-après « Tribunal ») permet d'analyser la position relativement ambiguë de la Commission, laquelle estime que la concentration et/ou la coopération entre compagnies aériennes, en l'occurrence entre Air France et KLM, représente un risque de création de position dominante pouvant être abusive.

Mais tenant compte de cette situation, la Commission estime que la fusion constitue, dans le même temps, une offre plus large de prestations faite aux consommateurs au meilleur prix. Dès lors l'objectif de la politique de concurrence est atteint. Elle crée pour la nouvelle entité « *des avantages concurrentiels, tels que de meilleures correspondances, des tarifs plus bas, mais également de nouvelles liaisons, autant d'avantages offerts aux consommateurs* »⁵⁹.

La conclusion qui s'ensuit, et qui sera validée par le Tribunal est que cette concentration est un bon exemple de l'équilibre recherché dans l'application de l'article 102 du TFUE, puisque la juridiction écarte assez rapidement l'argument de la pratique du prix prédateur.

*« La possibilité d'offrir aux passagers [...] des prestations à un meilleur prix ne pourrait être que dans des cas limités un indicateur éventuel d'une création ou d'un renforcement d'une position dominante, par exemple dans l'hypothèse où l'entité fusionnée aurait l'intention ou la capacité de pratiquer des prix prédateurs ».*⁶⁰

La Commission et le Tribunal ont-ils fait preuve de mansuétude envers les compagnies initiatrices de la fusion, en se bornant le plus souvent à rejeter les arguments de la requérante pour défaut de pertinence ou pour « argumentaire particulièrement lacunaire »⁶¹ ?

Dans le même temps, la complexité de cette affaire et notamment le fait que les deux compagnies aériennes qui fusionnaient étaient d'anciennes compagnies nationales

⁵⁸ TPICE, Affaire T-177/04, point 67, op. cit.

⁵⁹ Point 49 de l'arrêt cité, ib.

⁶⁰ Affaire T-177/04, point 72, op. cit.

⁶¹ Point 185 de l'arrêt cité, ib.

(opérateurs historiques) et donc titulaires de la plus grande partie des créneaux aéroportuaires, posait le problème de la relation entre les compagnies aériennes et les aéroports.

C'est la référence au « droit du grand-père »⁶² ou droit acquis par les compagnies aériennes dans leur aéroport historique qui s'impose.

Il est intéressant de rappeler l'analyse faite par le Tribunal⁶³ concernant l'influence renforcée de l'entité fusionnée à l'égard d'Aéroports de Paris. En effet, celui-ci donne acte à la Commission de ne pas s'être interrogée sur la relation entre les deux sociétés, rejetant d'une part sur Easyjet le soin de mieux étayer sa requête et d'autre part la renvoyant à sa jurisprudence⁶⁴. Sur pourvoi⁶⁵, l'activité d'attribution et de coordination des créneaux aéroportuaires n'étant pas de nature économique, il ne peut pas être constaté de position dominante, ni a fortiori d'entente verticale.

Cette situation toutefois n'est pas absente des préoccupations de la Commission. Dans son projet de réforme 2011/0391 (COD), celle-ci préconise clairement plus d'ouverture dans les aéroports. Elle avance avec le projet d'améliorer les procédures dans l'attribution des créneaux aéroportuaires⁶⁶, notamment par une série de mesures emblématiques des principes mis en œuvre - comme la régulation par le marché - et l'accroissement de ses possibilités d'intervention.

La Commission souhaite tout d'abord permettre une meilleure allocation des créneaux aéroportuaires par la création d'un véritable marché secondaire des créneaux aéroportuaires non utilisés, proposition qui ne faisait pas l'objet d'un réel débat interinstitutionnel avant la résolution du Parlement⁶⁷, dans laquelle la référence au marché est supprimée au profit du rétablissement de la notion d'échange.

⁶² En droit, une clause de grand-père est une disposition légale permettant que, lors de l'adoption d'une nouvelle loi, les conditions de l'ancienne loi puissent s'appliquer à ceux qui en bénéficiaient déjà, généralement pour une période limitée.

⁶³ Points 78 et 79 de l'arrêt cité, *ib.*

⁶⁴ TPICE, Affaire T-128/98, arrêt du 12 décembre 2000.

⁶⁵ CJCE, Affaire C82-01 P, arrêt du 24 octobre 2002.

⁶⁶ 3e paquet aéroportuaire, *op. cit.*

⁶⁷ Résolution législative du Parlement européen du 12 décembre 2012 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

Ce glissement de termes peut n'apparaître que sémantique. Mais il emporte plus profondément un débat à propos de la place de la puissance publique quant à l'efficacité de l'attribution et l'utilisation des créneaux.

Cette réallocation plus efficace car plus fluide, doit aussi pouvoir s'opérer par la perception de redevances aéroportuaires qui inciteraient les compagnies aériennes à restituer un créneau non utilisé. Ces redevances seraient alors appelées à jouer un rôle de régulation entre les mains des autorités aéroportuaires, rôle que la Commission propose de régler.

Les collectivités locales et régionales⁶⁸, si elles louent ces mesures pour leur objectif d'amélioration de la gestion des créneaux aéroportuaires, émettent cependant des doutes sur leur efficacité. Elles préfèrent l'aisance d'un financement public accru pour l'extension des aéroports régionaux, considérant que ceux-ci « *disposent de capacités d'infrastructures suffisantes pour soulager efficacement les aéroports gênés par des goulets d'étranglement* » et leur interconnexion avec les réseaux ferroviaires et routiers. L'objectif est ainsi de « *garantir la connexion des régions au réseau mondial de transport aérien* ».

Cette efficacité dans l'allocation des créneaux aéroportuaires nécessite ensuite dans la logique de la Commission, la remise en cause du droit du grand-père ou droit acquis : le taux d'utilisation en deçà duquel le créneau serait remis à disposition et donc à réallocation par le marché pourrait passer de 80% à 85%.

Cette hausse qui pourrait être jugée comme minime n'est cependant pas du goût des Etats⁶⁹, puisque malgré l'insistance de la Commission, « *une large majorité des Etats y sont opposés [...]. La plupart des Etats membres préfèrent au contraire conserver le système actuel et rappellent la nécessité pour les compagnies aériennes de disposer d'une certaine marge de manœuvre, notamment afin d'éviter que des vols vides ne soient exploités simplement pour conserver un droit sur un créneau horaire.* »

Cette opposition a aussi trouvé un écho favorable auprès du Parlement⁷⁰. On peut cependant le regretter tant l'objectif de la Commission est de mieux faire correspondre l'allocation des créneaux aéroportuaires et les plans de vol et d'éviter ainsi les annulations au dernier moment pour cause de faible taux d'occupation de l'avion.

⁶⁸ Comité des Régions, Avis COTER-V-026, 96^e session plénière des 18 et 19 juillet 2012.

⁶⁹ Conseil européen, Doc. 15442/12, orientation générale du 29 octobre 2012.

⁷⁰ Parlement européen, C7-0458/2011, 2011/0391(COD), 12 décembre 2012, op. cit.

A l'inverse, on peut estimer que la proposition de la Commission d'une monétarisation des créneaux aéroportuaires, renforce le risque de créer de véritables intégrations entre compagnies et aéroports. L'expérience aux Etats-Unis⁷¹ est particulièrement instructive d'une réduction de la concurrence par une concentration accrue.

Le bilan des politiques menées

Il existe un contexte et un objectif économique forts liés à la Stratégie de Lisbonne et aux conséquences de la crise économique qui persiste. La politique de concurrence en tant que politique économique telle qu'elle fut menée par la Commission depuis la fin des années 50 a-t-elle participé à une économie compétitive ? La place réservée à la concurrence dans le traité de Lisbonne est représentative de ce questionnement.

Frédéric MARTY (2010), rappelant que cette politique de concurrence est dérivée de l'approche ordo-libérale à l'œuvre dans l'Allemagne d'après-guerre, met en exergue le processus de concurrence en tant que « *condition indispensable à la défense des libertés économiques et politiques* ». Il est fait référence à la notion de bien-être économique, de développement territorial et de développement durable pour atteindre cet objectif d'économie sociale de marché.

Au-delà de la réforme engagée dans le cadre de ce troisième paquet de réglementation aéroportuaire, la Commission est ainsi consciente que la concurrence dans le transport aérien de passagers passe par la préservation des compagnies aériennes traditionnelles identifiées à des aéroports dits « *hubs* » et par le développement des compagnies à bas-coûts dites « *low-cost* », celles-ci ayant le plus souvent leur principale base dans des aéroports régionaux.

Cette réforme prévue pour 2013 intègre le constat que « *le système d'attribution des créneaux horaires déjà en place n'a pas été fondamentalement modifié* »⁷² et qu'il faut dès lors permettre aux compagnies aériennes dans leur ensemble d'avoir accès à des infrastructures nombreuses et offrant une capacité suffisante.

Les différents avis pris par les institutions dans le processus législatif permettent de déduire

⁷¹ CROZET Y. et LAWSON F., la commercialisation des créneaux aéroportuaires : une fausse bonne idée ?, Transports, n°399, janvier-février 2000.

⁷² Commission européenne, Communication sur l'application du règlement (CE) n° 793/2004 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté - ci après COM(2007) 704 final.

que les compagnies aériennes ne souhaitent finalement pas que la Commission persévère dans sa volonté de réforme. Alors que « *les aéroports affirment que les dispositions relatives au nouvel arrivant n'ont pratiquement pas eu d'effet sur la concurrence entre les transporteurs aériens, car elles créent une présence négligeable dans les aéroports, ce qui conduit à une série de petites activités qui n'entraînent pas de concurrence effective sur le marché.* »⁷³

On comprend que les relations entre les différents acteurs du secteur sont complexes. C'est d'abord, l'opposition entre les compagnies aériennes traditionnelles ou à bas-coûts d'un côté, sur fond d'accusation de dumping social et de subventions publiques abusives.

C'est ensuite, les intérêts divergents entre aéroports. Les plus importants n'ont en effet pas intérêt à voir s'affaiblir les compagnies aériennes traditionnelles face à l'offre à bas-tarif quand, dans le même temps, les aéroports régionaux de plus en plus désertés par les premières, souhaitent un renforcement de position des compagnies à bas-coûts, utilisatrices de leurs infrastructures.

Ce constat (d'échec ?) nous invite à poser la question de l'effectivité⁷⁴ de la concurrence dans le secteur aérien et donc de la pertinence des politiques jusqu'ici menées. Dans cette perspective, l'analyse d'une interaction entre régulation et concurrence⁷⁵ est l'objet de ce mémoire. Le schéma peut être classique. Celui d'une régulation qui met en œuvre les conditions de la concurrence - l'utilisation de facilités essentielles - et donc favoriser la libre entrée sur le marché pour assurer une meilleure atomisation des agents économiques, la concurrence pouvant alors se développer dans un cadre réglementaire favorable (concurrence des compagnies aériennes).

Le traitement du sujet prend un autre point de vue. La régulation est un moyen de fluidifier l'offre, de la susciter dans sa diversité. Dans sa proposition de règlement, la Commission semble finalement douter de l'effectivité de la concurrence générée dans ce secteur après plus de vingt années de régulation des créneaux aéroportuaires et se pose la question du type de concurrence générée par la politique de régulation.

Ce secteur serait-il resté au stade d'une concurrence efficace et représenterait-il alors, les

⁷³ COM(2007) 704 final - 1^{re} réaction aux différentes questions posées « 3. Nouvel arrivant », ib.

⁷⁴ RIEM F., Concurrence effective ou concurrence efficace ? L'ordre concurrentiel en trompe-l'œil, Revue internationale de droit économique, 1/2008.

⁷⁵ FRISON-ROCHE M.-A., Définition du droit de la régulation économique, Recueil Dalloz 2004 n°2.

termes de Fabrice RIEM (2008), « une fiction juridique trompeuse » ?

Est-il suffisant de démultiplier les offreurs, comme on l'observe dans les autres secteurs structurés par un réseau (téléphonie, énergie) ? Ou plutôt, face à la concentration capitaliste et commerciale des compagnies aériennes traditionnelles à bas-tarifs, ne s'agit-il pas de leur permettre de pérenniser leur implantation dans tel ou tel aéroport afin de leur assurer un fonctionnement rationnel et donc efficace ?

Plus précisément, la régulation a créé et continue d'offrir des créneaux horaires et de promouvoir l'entrée de nouveaux entrants. Mais est-ce suffisant dans ce secteur économique encore dominé par les compagnies aériennes traditionnelles ?

En définitive, la spécificité du secteur des transports aériens tolérerait dès lors qu'il ne soit pas parfaitement concurrentiel. Cela expliquerait alors pourquoi la politique des alliances entre compagnies aériennes n'est pas vraiment remise en cause par l'article 101 du TFUE ni par le contrôle des concentrations. Cette politique pourrait être une condition a priori contradictoire mais in fine existentielle d'une concurrence non seulement efficace mais aussi effective.

Enfin, la sécurité des passagers et les impératifs d'aménagement du territoire imposent aux compagnies aériennes des contraintes telles que, dans un secteur à forte volatilité⁷⁶ économique, la soutenabilité de l'offre de services de transport doit pouvoir parfois reposer sur des restrictions de concurrence afin de concilier les divers objectifs du Traité et des agents économiques. Car finalement, il s'agit autant de mettre en œuvre la politique de concurrence que de protéger son processus de concurrence contre lui-même au travers d'un laisser faire autodestructeur⁷⁷.

Dès lors, il s'agit d'analyser les enjeux de la régulation et d'en dégager un objectif qui est la mise en place d'une concurrence (*Partie 1*) alors que le secteur est spécifique, notamment parce qu'il fut, à l'instar de toutes les industries de réseaux, monopolistique.

En effet, il n'est pas suffisant de ne prendre en compte que le nombre de compagnies aériennes assurant des dessertes dans le ciel européen, alors même que ce nombre a objectivement augmenté dans la décennie 1980-1990.

Ces compagnies sont fortement concurrencées sur leur marché court et moyen-courrier par

⁷⁶ Comme les variations du prix du pétrole mais aussi les éléments de septembre 2001, la crise sanitaire liée au SRAS, les conséquences de la guerre en Irak et enfin la crise économique apparue à l'automne 2007.

⁷⁷ MARTY F., 2010, op. cit.

d'autres qui ont su développer un modèle économique différent (avion à bas-coûts ou train à grande vitesse). Il convient ici de prendre en compte un autre phénomène particulièrement typique à ce secteur, notamment par son ampleur : la pratique d'ententes (alliances) et des fusions / acquisitions.

A telle enseigne que la Commission a dû adopter une approche assez pragmatique dans l'application des principes de concurrence et essentiellement dans l'articulation avec la régulation aéroportuaire (*Partie 2*). Il fallait en effet tenir compte du fait que les compagnies historiques avaient conservé les créneaux aéroportuaires qu'elles utilisaient déjà à l'époque de leur monopole, puis que la création de ces vastes réseaux commerciaux et/ou capitalistiques entre ces compagnies tentait de limiter les effets de l'arrivée de nouveaux entrants.

*

Partie I – La libéralisation du transport aérien européen

L'objectif de l'Union européenne est la création et la pérennisation d'un marché intérieur fondé sur une concurrence certes efficace mais surtout effective. Fabrice RIEM (2008) rappelle que « *le droit de la concurrence cherche fondamentalement, à juguler le pouvoir de marché des entreprises* » quand Frédéric MARTY (2010) estime que « *la politique de concurrence [a] constitué la cheville ouvrière de la construction du marché intérieur* ».

Au-delà du débat sur la concurrence « moyen » ou la concurrence « objectif » et de celui portant sur l'articulation entre régulation et concurrence, l'application d'un cadre normatif aussi négocié qu'au niveau européen⁷⁸ permet de prendre en compte certaines réalités économiques et donc de s'assurer de l'effectivité de la concurrence.

L'ensemble des éléments de droit communautaire puis européen s'applique au secteur du transport aérien, celui-ci étant essentiel à la pérennité du marché intérieur malgré quelques adaptations qui ont duré et perdurent encore.

Ainsi le titre IV du traité CEE puis le titre VI du TFUE envisagent de tenir compte des spécificités de ce secteur par rapport au cadre de la politique commune des transports : le règlement 1017/68 du 19 juillet 1968 précisait les modalités d'application des règles de concurrence pour les transports par chemin de fer, route, et voie navigable mais passait sous silence le transport aérien et maritime.

Cette situation découle de l'extrême prudence des Etats⁷⁹ à laisser la Commission s'emparer d'un secteur qui relevait de leur souveraineté (espace aérien) et de leur diplomatie (compagnie nationale et donc « ambassadrice »). Il a ainsi fallu de nombreuses négociations depuis 1981⁸⁰ et les premières propositions de la Commission au Conseil pour aboutir au premier texte prévoyant un règlement d'exemption catégoriel⁸¹ puis réglementant plus largement les tarifs pratiqués par les compagnies aériennes⁸².

⁷⁸ La procédure de codécision est particulièrement représentative de cette caractéristique remarquable.

⁷⁹ DUTHEIL de la ROCHERE J., *Transport aérien européen et problèmes de concurrence*, Annuaire français de droit international, 1986.

⁸⁰ Commission européenne, proposition de directive du Conseil sur les tarifs de transports aériens réguliers entre Etats membres du 21 octobre 1981 et modifiée le 20 mars 1984.

⁸¹ règlement (CEE) n° 3975/87 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence aux entreprises de transport aérien, modifié par le Règlement (CEE) n° 2410/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

⁸² Règlement (CEE) n°2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, op. cit.

Mais le protectionnisme en vigueur dans les transports aériens européens a réellement pris fin avec les apports jurisprudentiels⁸³. « *Les règles de la concurrence étaient applicables au secteur des transports aériens et en conséquence les tarifs homologués par les États membres mais résultant d'ententes entre les compagnies étaient nuls.* »⁸⁴

L'ouverture du marché du transport aérien devenait largement possible et la Commission européenne pouvait alors agir pour en faire un support indispensable au marché intérieur de l'Union européenne (*Titre 1*).

Chaque révision de la législation doit se faire à l'issue d'un bilan prévu lors des dispositions finales des actes normatifs. Cela permet d'envisager la pertinence des mesures mises en œuvre par rapport à l'objectif visé, au travers de deux indicateurs que sont le nombre de nouveaux entrants ou le volume des demandes de créneaux non satisfaites.

Ces éléments du rapport d'application restent très largement inspirés par les critères de la concurrence⁸⁵ pure (atomicité de l'offre et de la demande, homogénéité des produits et transparence de l'information) et parfaite (libre entrée et sortie sur le marché et libre circulation des facteurs de production).

Ces éléments d'analyse, même s'ils ont fait l'objet de critiques du fait de leur caractère peu pragmatique, sont une base théorique nécessaire pour prendre en compte d'autres intérêts et d'autres objectifs.

La politique de régulation et celle de concurrence sont alors complémentaires pour prendre la mesure de l'ensemble du secteur des transports aériens : aéroports et compagnies aériennes, voyageurs et riverains (le consommateur-citoyen évoqué par le commissaire KALLAS), autorités de régulation et financeurs des infrastructures (*Titre 2*).

Titre 1 - Le transport aérien, un secteur économique primordial

Des débuts de l'aventure aéronautique à la production en série du dernier né des ateliers d'Airbus industries, les mutations technologiques et managériales ont été considérables. Elles ont amené les compagnies aériennes à développer des stratégies de

⁸³ Notamment l'arrêt rendu le 30 avril 1986 dans l'affaire n°209/84 par la Cour de Justice des Communautés Européennes, dit arrêt « Nouvelles Frontières ». Une position réaffirmée en 1989 lorsque la même Cour a jugé les accords tarifaires entre compagnies contraires à ce même Traité.

⁸⁴ DUPONT M. P., *L'espace aérien entre souveraineté et liberté, au seuil du XXIe siècle*, PLAF n°6, CESA, 2005.

⁸⁵ En 1921, les conditions de la concurrence pure sont explicitées par Frank KNIGHT dans son livre « Risk, Uncertainty and Profit ». En 1953, Kenneth ARROW, et Gérard DEBREU formalisent les conditions de concurrence parfaite dans leur théorie de l'équilibre général.

concurrence tout à fait novatrices à l'époque pour faire face à la grande volatilité de la demande de services aériens⁸⁶.

Les auteurs de ce rapport font alors le constat que « *bien qu'un renforcement de la concurrence puisse contribuer, comme dans tout un autre secteur, à améliorer l'efficacité et accroître les avantages des consommateurs, le transport aérien international ne répond pas à l'idéal d'un marché parfait* ».

Catherine PRIETO rappelle que le droit de la concurrence vise particulièrement « *l'inefficacité dans l'allocation des ressources, la production et l'innovation, au détriment du surplus pour le consommateur et finalement pour le bien-être général* »⁸⁷.

L'approfondissement, et le renforcement, de la Communauté puis de l'Union européenne s'est opéré aussi au travers du cadre normatif progressivement mis en place en particulier dans le secteur du transport aérien (*section 1*), permettant ainsi sa mise en concurrence.

L'action judiciaire - avec l'arrêt « nouvelles frontières » du 22 mai 1985 concernant le rôle du gouvernement français dans la procédure d'homologation des tarifs fixés par l'autorité aéroportuaire - rappelle ainsi le poids atavique et finalement nécessaire de l'intervention publique (*section 2*).

Cette intervention a fait du transport aérien un des marchés les plus réglementés au monde, dans lequel la concurrence entre fournisseurs de transport ne relève pas seulement d'une réglementation sociale (sécurité et environnement) mais également économique. L'ouverture du marché européen du transport aérien à la fin des années 80 ne pouvait être confortée qu'avec une politique de régulation (*section 3*) destinée à susciter une concurrence potentielle sinon effective.

Section 1 – Un cadre normatif dans un contexte de politique économique

Le Droit économique ne se limite pas aux interventions de l'Etat dans la vie économique mais aussi à prendre en compte la puissance économique des opérateurs économiques, leur comportement. Il examine donc la position des opérateurs économiques sur le marché. Le

⁸⁶ OCDE, L'avenir du transport aérien international, quelle politique face aux mutations mondiales ?, Rapport, chapitre 4, 1997.

⁸⁷ PRIETO C. L'Europe et le droit de la concurrence : des malentendus aux mérites reconnus, JCP, 21 mars 2007, cité par RIEM F., 2008, op. cit.

droit de la concurrence en tant que politique économique permet d'accompagner la libéralisation⁸⁸ d'un secteur économique monopolistique (§1).

Le droit de la concurrence se rapproche alors du droit économique dont le but est d'organiser la vie économique dans l'intérêt général et en l'occurrence d'assurer un espace européen de transport (§2).

Cet objectif global (l'intérêt des opérateurs économiques, des consommateurs, du marché) et donc ambitieux, reste toujours à l'œuvre actuellement (§3).

§1 - Le processus de libéralisation

L'ancienneté de la libéralisation aux Etats-Unis en a fait un exemple (A) et inciter l'Europe à se rapprocher (B) de ce pôle de croissance.

A- L'exemple des Etats-Unis

Aux débuts des années 30, la situation aux États-Unis est chaotique en raison de la multitude de petites compagnies. En 1934, l'intervention, du gouvernement du Président Hoover entraîne la création de trois grandes compagnies : United Airlines, American Airlines et TWA. Près de quarante-cinq ans plus tard, la libéralisation s'est traduite par l'entrée sur le marché de nouveaux transporteurs (on en a dénombré jusqu'à 123) et ainsi par une intensification de la concurrence.

Le développement économique à l'issue de la Seconde guerre mondiale a d'abord conduit les compagnies aériennes américaines à sortir de leurs frontières et à s'orienter naturellement, dans un premier temps, vers l'Europe à la suite des développements économique (Plan Marshall à partir de 1947), politique et militaire (Otan en 1949) dans un contexte de Guerre froide⁸⁹.

Dans un second temps, le Deregulation Act de 1978 puis le développement économique en Asie - et particulièrement l'émergence du Japon dans les années 50 à 80 - ont incité les compagnies américaines à accéder à ces autres marchés.

⁸⁸ Nous emploierons ce terme plutôt que celui de déréglementation qui ne correspond à aucun cadre normatif mais plutôt à une mauvaise traduction de l'anglais « *deregulation* ».

⁸⁹ L'exemple de la société Air Berlin est représentative de cette période : elle a été créée sous la loi américaine sous le nom de Air Berlin Inc pour des raisons juridiques liées au droit de transport de Berlin-Ouest par les seuls pays victorieux de la Seconde Guerre mondiale car jusqu'à la réunification allemande en 1990, seules les compagnies aériennes des pays alliés (France, États-Unis et Royaume-Uni) étaient autorisées à desservir Berlin-Ouest. (www.airberlingroup.com/en/about-airberlin/history consulté le 21 juillet 2013).

L'expérience des Etats-Unis présente le cas d'un développement d'une concurrence forte sur le marché intérieur et dès lors, d'une volonté d'ouvrir des liaisons aériennes vers les destinations étrangères, en accompagnant la diplomatie américaine de l'après-guerre⁹⁰.

L'une des conséquences de la concurrence étant la disparition des entreprises les moins performantes, le secteur a subi une extrême concentration. En 1988, il n'en restait plus que vingt-sept compagnies aériennes. Ce phénomène s'est accentué, puisque seulement douze compagnies détenaient 97,3% du marché en 1996 et l'on estime que le marché deviendra oligopolistique avec cinq compagnies⁹¹ si la fusion entre US Airways et American Airlines est finalement validée par les autorités de concurrence.

Dès lors, la position du Japon lors de la rédaction du rapport de l'OCDE (1997) était sans ambiguïté. Son opposition à la libéralisation multiple était très forte pour lui préférer les accords bilatéraux plus conformes à son idée d'intervention de la puissance publique.

Cette position qui paraissait isolée à l'époque a finalement été à l'œuvre dans les pratiques entre Etats.

B- La négociation dite de « ciel ouvert »

La notion de « ciel ouvert » envisage la libéralisation des liaisons aériennes entre les deux zones économiques importantes de l'Atlantique nord, les Etats-Unis et l'UE. Cette ouverture s'est opérée dans un premier temps en ordre dispersé, la Commission n'ayant pas mandat pour négocier au nom de l'ensemble des Etats membres. Ainsi, avant la négociation de l'accord « ciel ouvert » de première étape en 2007⁹², à peine huit accords bilatéraux avaient été signés entre les pays riverains.

A partir de l'application de cet accord en 2008, les compagnies européennes ont pu offrir leurs services à partir d'aéroports situés en dehors de leur Etat d'origine via les compagnies aériennes américaines, et renforcer de facto le marché intérieur et contribué à l'avènement d'un espace européen de transport.

⁹⁰ Pan Am fut ainsi en tant compagnie aérienne officielle des Etats-Unis, un formidable ambassadeur en Amérique latine et du Sud dans les années 30, puis le restera des années 50 à 70 malgré la perte de ce titre.

⁹¹ GLISZCZYNSKI F., www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique, consulté le 13 février 2013, op. cit.

⁹² Conseil européen, Décision du Conseil du 27 avril 2007 (2007/339/CE).

§2 - L'espace européen de transport

A la suite du Livre blanc⁹³ rédigée par la Commission pour préparer l'Espace européen des transports et définir la stratégie à mettre en place d'ici 2050, cet espace de transport contribue au marché intérieur (A) et participe ainsi à sa compétitivité (B) par le support crucial des infrastructures aéroportuaires (C).

A- Le contexte du marché intérieur

Le grand marché intérieur européen, institué par l'Acte unique européen de 1985, ne prenait en compte que les biens et les services privés marchands, à l'exclusion des activités de réseau. Socialement moins sensible que d'autres secteurs⁹⁴, celui du transport aérien n'a donc été libéralisé par une série d'actes qu'à partir de 1987 et sur une durée de dix ans⁹⁵.

La double ouverture du marché intérieur du transport aérien entre les Etats membres d'une part (espace européen de transport) et entre les compagnies européennes et nord-américaines d'autre part (« ciel ouvert ») a permis d'accompagner un accroissement important de la demande de liaisons aériennes : le 28 mars 2011, le groupe Air France/KLM annonçait la conclusion d'une alliance avec Delta par la création d'une entreprise (« *joint-venture* ») proposant 250 vols transatlantiques quotidiens et une flotte de plus de 130 avions⁹⁶ dans un contexte de reprise du trafic aérien (+2,1% en 2010 pour le transports de voyageurs dans les principaux aéroports européens). Cette coopération renforcée était complétée par l'annonce récente de la participation à ce programme de la compagnie Alitalia⁹⁷.

Dès lors, il apparaît logique qu'au cours de la conférence des 25 et 26 février 2010 sur « la feuille de route en vue de la mise en œuvre du ciel unique européen »⁹⁸, l'un des éléments des conclusions⁹⁹ ait mis en évidence qu'« *il est inutile d'augmenter la capacité de l'espace*

⁹³ Commission européenne, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144, 28 mars 2011.

⁹⁴ FAYOLLE C., La dérégulation du transport aérien en Europe (1987-1997), Guerres mondiales et conflits contemporains, 2003.

⁹⁵ Règlement CEE du Conseil n° 2408/92 du 21 juillet 1992.

⁹⁶ <http://corporate.airfrance.com/>, consulté le 28 février 2013.

⁹⁷ www.klm.com/corporate/en/about-klm/joint-venture/index.html, consulté le 13 juin 2013.

⁹⁸ Commission européenne - White paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, COM (2011) 144, 28 mars 2011.

⁹⁹ dites « Déclaration de Madrid »

aérien si l'on n'augmente pas parallèlement la capacité aéroportuaire pour qu'elle reste alignée sur la capacité de la gestion du trafic aérien ».

B- La recherche de compétitivité

Le Conseil européen extraordinaire qui s'est tenu à Lisbonne, en mars 2000, a adopté une stratégie visant à faire de l'Union européenne (UE) « l'économie la plus compétitive au monde » et parvenir ainsi au plein emploi avant 2010.

Cette politique générale qui sera connue sous le nom de « Stratégie de Lisbonne » repose sur plusieurs piliers : un pilier économique visant à transformer l'économie européenne en une économie compétitive, dynamique et fondée sur la connaissance, mais également un pilier environnemental et social. Ces dimensions vont être systématiquement déclinées dans toutes les politiques économiques, et notamment dans les trois propositions faites par la Commission le 1^{er} décembre 2011 à propos de la politique aéroportuaire dans l'Union européenne.¹⁰⁰

Pour la Commission, il s'agit de répondre à une multiplicité d'objectifs : le développement des territoires nationaux et donc européen, la recherche d'une meilleure efficacité économique et sociale (compagnies aériennes et voyageurs mais aussi importance de l'industrie aéronautique et des emplois induits par l'activité aérienne), enfin, le renforcement de la compétitivité d'un secteur économique soumis à concurrence.

Après une série d'analyses¹⁰¹ et de bilans¹⁰² intermédiaires réguliers, la Commission a pris le parti d'amender cette stratégie pour la rebaptiser « Europe 2020 », celle-ci devant offrir « des outils à l'UE pour la croissance et l'emploi ».

Pour atteindre ces nouveaux objectifs, les institutions de l'UE doivent exploiter, plus efficacement, l'ensemble des politiques et instruments transversaux dont elles disposent. La Commission précise ainsi cette nouvelle stratégie :

« Renforcer le marché unique ; pour favoriser la croissance et l'emploi, il est nécessaire de disposer de marchés interconnectés et sains, sur lesquels la concurrence et l'accès des consommateurs stimulent l'activité commerciale et l'innovation. Plusieurs obstacles doivent encore être levés :

¹⁰⁰ Commission européenne, COM(2011) 823, op. cit.

¹⁰¹ Commission européenne, Une politique de concurrence proactive pour une Europe compétitive, COM(2004) 293, 20 avril 2004.

¹⁰² Commission européenne, Document d'évaluation de la stratégie de Lisbonne, SEC(2010) 114, 2 février 2010.

- *certains blocages qui nuisent aux échanges transfrontaliers ;*
- *l'interconnexion insuffisante des réseaux ;*
- *des disparités dans l'application des règles du marché unique ;*
- *la complexité juridique due à la coexistence, pour certaines opérations, de 27 systèmes juridiques nationaux. »*¹⁰³

C- La place des aéroports dans ce contexte

La régulation des aéroports relève des Etats membres, conformément au principe de subsidiarité, mais en tant que maillon indispensable entre compagnies aériennes et passagers (principe de la plate-forme), l'efficacité de cette régulation est nécessaire à la réussite du ciel unique européen et donc participe à la création et au bon fonctionnement du marché intérieur. On pouvait ainsi lire à l'époque des grandes difficultés financières d'Air France au milieu des années 90 que « *Roissy 2 [était] le joker d'Air France* »¹⁰⁴ et découvrir la pratique des hubs pour « *persuader les voyageurs de transiter par Paris plutôt que par Francfort* ».

Ainsi, pour mieux comprendre cette problématique, il existe une typologie des aéroports en fonction du niveau de concurrence¹⁰⁵. Pour n'évoquer que les trois principales catégories, il s'agit des grands *hubs* ou plateformes internationales en concurrence avec des aéroports similaires (Paris et Nice – Londres – Francfort pour ne citer que les principaux, soit plus de vingt-cinq millions de passagers annuels) ou, dans certains cas, avec des grands aéroports nationaux évoluant entre cinq et quinze millions de passagers annuels (comme par exemple ceux de Lyon, Marseille, Toulouse et Bâle-Mulhouse).

Cette concurrence est d'autant plus renforcée que les pouvoirs publics tant nationaux qu'européens sont largement promoteurs d'intermodalité et donc de liaison ferroviaire entre aéroports : l'aéroport de Paris « Roissy - Charles-de-Gaulle »¹⁰⁶ fut ainsi le premier à être relié directement à une gare de TGV en 1994, lui permettant l'accès à un marché plus grand (Lyon – Nantes - Lille – Bordeaux – Strasbourg mais aussi Amsterdam - Londres –

¹⁰³ http://ec.europa.eu/europe2020/reaching-the-goals/eu-tools-for-growth-and-jobs/index_fr.htm, consulté le 22 juin 2013.

¹⁰⁴ FORTIN D., Pourquoi Blanc peut gagner - Roissy2, le joker d'Air France, lexpansion.lexpress.fr/economie/roissy-2-le-joker-d-air-france_7877.html, consulté le 25 août 2013.

¹⁰⁵ Communication de la Commission européenne, (2005/C-312/01), 9 déc. 2005.

¹⁰⁶ ci-après « Paris-CDG »

Bruxelles – Francfort).

Cette nouvelle organisation a suscité l'intérêt d'Air France pour certains aéroports nationaux qui deviennent complémentaires de sa plate-forme parisienne (Lyon, Nice et Marseille) quant à l'inverse, l'offre ferroviaire à grande vitesse implique la fermeture de desserte régionale (Strasbourg et la suppression de la liaison aérienne avec Paris-CDG et son remplacement par l'offre Air&Rail en partenariat avec la SNCF).

C'est en prenant en compte cette diversité, que cette régulation nationale est encadrée par la compétence de l'UE dans l'établissement et le développement des réseaux transeuropéens et notamment dans le domaine des transports¹⁰⁷.

Cette répartition des compétences, qui semblent préserver une certaine souveraineté des Etats, n'en cache pas moins un véritable potentiel d'action pour la Commission au travers, notamment, de tout son activisme à destination du marché intérieur. La politique de concurrence demeure l'outil institutionnel le plus efficace pour toucher des secteurs qui sont censés rester de compétence nationale¹⁰⁸.

Ainsi, à l'occasion du sommet de l'aviation organisé à Bruges en octobre 2010, la Commission a reconnu qu'elle devait aller plus loin pour assurer un meilleur fonctionnement des aéroports européens car ils devenaient des goulets d'étranglement dans la chaîne et risquaient donc d'entamer la compétitivité du territoire et des entreprises européennes.

Cette prise de conscience s'est concrétisée par une mention dans son programme de travail 2011¹⁰⁹. La Commission assurait qu'elle devait rendre les aéroports européens plus compétitifs et assurer ainsi aux consommateurs un meilleur rapport qualité/prix. Cela passe par une gestion optimale du réseau de transport et notamment par une meilleure attribution des créneaux aéroportuaires afin de permettre l'exploitation du potentiel de croissance du marché.

§3 – Une longue histoire de réglementation

Le besoin de réglementation n'est apparu que lorsque l'extension des infrastructures

¹⁰⁷ TFUE, art 170 à 172.

¹⁰⁸ Commission européenne, Déc. n°98/513/CE de la Commission du 11 juin 1998 dans l'affaire Alpha Fligt Services c/Aéroports de Paris, confirmée par TPICE le 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98 Aéroports de Paris c/Commission puis CJCE du 24 octobre 2002, affaire C-82/01, Aéroports de Paris c/Commission et al, op. cit.

¹⁰⁹ Commission européenne, COM (2011) 823 final, 1er décembre 2011.

aéroportuaires (A) n'était plus une solution durable. De même, la liberté prise par les compagnies aériennes dans la répartition des créneaux (B) a imposé qu'une attribution régulée de ceux-ci (B) soit mise en place.

A- La fin de l'extension des infrastructures aéroportuaires

La ressource aéroportuaire dépend de l'utilisation des infrastructures, qui dépend elle-même de celle des voies aériennes. Dès que les pouvoirs publics tant nationaux qu'européens ont fait la promotion d'un accès le plus aisé possible au transport aérien, la question de l'engorgement des aéroports s'est posée.

La première réponse fut la création d'infrastructures et c'est ainsi pour le site de Roissy Charles-de-Gaulle d'Aéroports de Paris, une quatrième piste en 1998 et d'un sixième terminal permettant l'accostage de dix-huit avions simultanément¹¹⁰.

Alors même que l'OCDE, le 5 mars 2012, prônait dans un rapport¹¹¹ sur les besoins d'infrastructures d'ici 2030, que la solution la plus durable est « *d'investir massivement dans les infrastructures pour répondre à la demande future* », cette solution n'est guère envisageable. Les ressources foncières ne sont pas illimitées et même si c'était le cas (Aéroports de Paris estiment à quatre cents hectares ses réserves foncières), il faut prendre en compte les nuisances sonores pour les riverains.

Cette contrainte de la capacité limitée des aéroports étant connue lors de la libéralisation du secteur, les compagnies aériennes traditionnelles ont commencé à se répartir les créneaux horaires.

B- La répartition des créneaux horaires

Cette répartition s'est d'abord établie directement entre compagnies aériennes. Ces ententes horizontales devaient obtenir l'aval des autorités de concurrence pour ne pas être sanctionnées. En effet, la Commission peut adopter des règlements au sujet d'accords, de décisions ou de pratiques concertées qui ont pour objet la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et l'établissement des horaires¹¹².

¹¹⁰ www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Accueil/, consulté le 22 juin 2013.

¹¹¹ OCDE, Les besoins d'infrastructures transcontinentales à l'horizon 2030, Communiqué de presse du 5 mars 2013, www.oecd.org/fr/presse/, consulté le 21 mai 2013.

¹¹² Règlement (CE) n°487/2009 du Conseil, 25 mai 2009, art. 2.

C'est en 1990 que le premier règlement¹¹³ accordait une exemption par catégories aux accords répartissant les créneaux ou organisant la planification conjointe, la coordination des capacités et les consultations tarifaires car, même s'ils pouvaient affecter le commerce entre Etats membres, ils permettaient une meilleure utilisation de la capacité aéroportuaire et de l'espace aérien.

Cette répartition devait être mieux encadrée au fur et à mesure des conséquences de la libéralisation. Ainsi, d'autres solutions ont été envisagées pour attribuer cette ressource rare.

C- L'attribution des créneaux horaires

La libéralisation du secteur aérien a fait émerger une situation problématique : la disparition des monopoles des compagnies aériennes n'entraînait pas de facto une réattribution de tous les créneaux aéroportuaires

Ainsi, le règlement (CE) n°95/93¹¹⁴ du Conseil du 18 janvier 1993 fixe les règles de répartition équitable, transparente et non discriminatoire, et instaure la notion d'aéroport coordonné, dans lequel un coordonnateur indépendant gère la planification des mouvements d'avions. C'est le cas, par exemple le Comité de Coordination des aéroports Français¹¹⁵ (CCAF), qui concerne les aéroports coordonnés français (ceux de Paris-CDG, Paris-Orly, de Lyon et de Nice) et qui a pour mission de conseiller l'association COHOR (le « coordonnateur », qui attribue les créneaux horaires) sur les règles d'attribution et d'utilisation des capacités aéroportuaires sur les aéroports français coordonnés, ainsi que d'assurer une médiation en cas de conflit sur l'attribution des créneaux horaires.

Par ailleurs, ce règlement stipule plusieurs autres points. D'abord, l'échange entre transporteurs est possible et le texte normatif prévoit même la mise en place d'un marché secondaire depuis 2004. Le défaut de précision dans le règlement modifié a permis une certaine liberté dans la mise en place de ce marché secondaire, ce qui pose dans le débat interinstitutionnel actuel, un réel problème d'appréciation de ce que doit être ce marché secondaire.

Ensuite, pour permettre cet échange et donc une allocation optimale des créneaux

¹¹³ Règlement (CEE) n°84/91 de la Commission du 5 décembre 1990

¹¹⁴ Modifié par le règlement (CE) n°793/2004 du Parlement et du Conseil du 21 avril 2004, op. cit.

¹¹⁵ Créé par arrêté du 28 septembre 2004 modifié.

aéroportuaires, leur attribution est confiée aux compagnies les exploitant régulièrement c'est-à-dire, au moins à 80% du temps au cours de la période de planification précédente. C'est ce que l'on dénomme le droit acquis ou droit du grand-père. Le surplus est réservé aux nouveaux entrants, de manière à favoriser la concurrence.

Enfin, les créneaux non utilisés, nouvellement créés, ou abandonnés par un transporteur sont regroupés dans un « pool » ou « pot commun » et sont proposés, en priorité, à hauteur de 50% aux nouveaux entrants.

Dans ce contexte complexe car technique et politique, la détermination du niveau d'intervention de la puissance publique est nécessaire.

Section 2 – L'intervention publique

L'exemple des Etats-Unis, parce qu'il est ancien, sert souvent de référence. Les Américains ont mis en place un système de ventes aux enchères des créneaux aéroportuaires alors que l'approche européenne s'est concrétisée par un souci de répartition non marchande à travers deux séries de textes concernant, l'une, les autorités aéroportuaires et l'attribution des créneaux horaires, l'autre, les transporteurs et les règles de répartition.

Au-delà de la libéralisation du marché du transport aérien par la mise en concurrence des compagnies aériennes, l'intervention de la puissance publique tant au niveau national qu'europpéen s'est effectuée de manière pragmatique : les aéronefs ont besoin d'un horaire pour décoller et atterrir. Et cet horaire est une ressource rare (§1).

Les deux formes de réglementation (économique et sociale) influent sur la concurrence pour, mais également, dans le marché. Dès lors, cette régulation mise en place pour les créneaux aéroportuaires devait intégrer des réalités économiques et juridiques (§2) plus globales et affirmer ainsi la spécificité (§3) de ce secteur économique.

§1 - La notion de créneau horaire dans les aéroports

La nécessité d'une définition (A) exprimée par le Parlement invite aussi à se pencher sur l'allocation de cette ressource rare (B).

A – La définition

La notion de créneau aéroportuaire est définie à l'article 2 a) du règlement du Conseil du 18 janvier 1993¹¹⁶ dans le cadre d'un aéroport qui subit une saturation de ses capacités d'accueil des avions désirant utiliser ses installations.

Un créneau aéroportuaire est donc une autorisation d'utiliser pistes et terminaux afin d'exécuter un vol à destination ou au départ d'un aéroport à une date et une heure spécifiques. On entend donc par créneau horaire l'intervalle compris entre la mise en route d'un aéronef et son décollage, ou entre l'approche finale d'un aéronef sur un aéroport, son atterrissage et son roulage, jusqu'à l'arrivée au point de stationnement.

Malgré cette définition, le Parlement dans sa résolution législative du 12 décembre 2012 sur « la proposition de règlement fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne », estime qu'il est souhaitable d'aboutir à une définition plus explicite, car institutionnelle, permettant alors une harmonisation des pratiques quant aux échanges de créneaux aéroportuaires.

« L'évolution de la doctrine et de la jurisprudence n'a pas abouti, jusqu'à présent, à l'élaboration complète de la notion juridique de créneau aéroportuaire. Il convient de pouvoir avancer, dès à présent, l'hypothèse que l'utilisation d'un créneau horaire à des fins d'intérêt public - ce qui ne saurait dès lors être interprété au sens strict de bien public - peut servir de critère d'orientation dans la perspective d'une qualification juridique du créneau horaire »¹¹⁷.

Logiquement, le parlement dans son amendement 89 propose les premiers éléments de cette définition.

« Les créneaux aéroportuaires sont des biens immatériels d'intérêt public dont l'utilisation est régie par les conditions fixées dans le présent règlement. Ils sont donc attribués par les coordonnateurs d'aéroport dans un souci de transparence maximale, dans l'intérêt des États membres, des citoyens transportés, des gestionnaires d'aéroport et des transporteurs aériens. »

Les créneaux aéroportuaires sont une ressource rare qui freine la compétitivité des compagnies aériennes.

¹¹⁶ Règlement CEE n°95/93, op. cit.

¹¹⁷ Parlement européen, Amendement 79 (nouveau) de la Résolution législative T7-0495/2012, procédure législative ordinaire 2011/0391(COD), 12 décembre 2012, op. cit.

B – L'allocation d'une ressource rare

Le 24 janvier 2007, la Commission dans sa communication intitulée « Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe », estimait que « *d'ici à 2025, plus de 60 aéroports seront gravement encombrés, tandis que les 20 plus grands d'entre eux seront saturés pendant 8 à 10 heures par jour* »¹¹⁸.

Cinq ans plus tard, dans sa démarche d'évaluation de ces politiques économiques, elle transmettait au Parlement et au Conseil une communication sur une « politique aéroportuaire de l'Union européenne »¹¹⁹ dans laquelle elle insistait sur deux défis majeurs : la qualité du service offert et la capacité pour répondre à la demande croissante.

Les enjeux sont de rendre plus efficace un secteur économique crucial pour la croissance de long terme. Dans cette analyse, la Commission pointe une dégradation de la compétitivité des aéroports dans la concurrence interrégionale. « *La liste des aéroports qui ont connu la plus forte croissance en 2010 confirme la tendance et ne compte qu'un seul aéroport de l'UE parmi les 25 premiers du classement [effectué dans le World Annual traffic Report - 2010 - de l'ACI]* ».

Les créneaux aéroportuaires constituent donc un outil d'allocation et donc de planification pour le coordonnateur, gestionnaire de l'infrastructure aéroportuaire. L'objectif est d'obtenir une utilisation rationnelle des capacités dans les aéroports, particulièrement ceux où la demande de transport aérien dépasse les capacités normales des pistes et terminaux disponibles.

En 1993, la libéralisation du transport aérien européen est « officiellement » achevée et pour contribuer à sa pérennité, la Commission tente de régler le problème de l'accès aux créneaux aéroportuaires : la libre concurrence repose notamment sur une caractéristique de libre entrée sur un marché.

L'objectif opérationnel est de faire face aux blocages inhérents à la mise en concurrence des opérateurs historiques, lesquels détenaient de fait l'essentiel des créneaux aéroportuaires et pouvaient, par leur emprise sur les autorités aéroportuaires, influencer l'attribution de tout nouveau créneau, notamment lorsque des travaux d'extension le permettaient. Le règlement doit donc favoriser l'entrée de nouveaux arrivants.

Tout nouvel arrivant est un transporteur aérien qui ne dispose pas d'une quantité suffisante

¹¹⁸ Commission européenne, COM(2006) 819, 24 juin 2007.

¹¹⁹ Commission européenne, COM(2011) 823, op. cit.

de créneaux horaires (moins de quatre par jour) pour assurer un service aérien direct. Cette faible offre de services ne constitue pas en effet un élément concurrentiel suffisant pour atteindre les objectifs fixés dans le huitième considérant du règlement en question, qui évoque logiquement « *la politique communautaire [visant] notamment à faciliter la concurrence et à encourager l'entrée sur le marché* ».

Les aéroports ayant le monopole d'exploitation de cette infrastructure, on rencontre là l'illustration de la contrainte économique de rareté de la ressource et de l'importance du secteur des infrastructures de transport dans la politique européenne¹²⁰.

§2 - L'apport de la théorie des facilités essentielles

La nécessité de prévoir l'accès au marché et de le préserver (A) doit tenir compte de la complexité du secteur au travers de la politique de redevances aéroportuaires (B).

A – L'accès au marché et sa préservation pour l'ensemble des opérateurs

L'Affaire Héli-Inter Assistance¹²¹, mettant en cause un exploitant d'une hélistation qui se trouvait être aussi l'un de ses concurrents, est l'une des premières références à cette théorie. La cour d'appel de Paris, qui jugeait d'un recours contre une décision du conseil de la concurrence, définit alors les facilités [ressources] essentielles comme « [...] *des installations ou des équipements indispensables pour assurer la liaison avec les clients et/ou permettre à des concurrents d'exercer leurs activités et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens raisonnables* »¹²².

Un créneau aéroportuaire relèverait pour partie d'une facilité essentielle : il est non aisément reproductible (possibilité foncière des aéroports réduite) et son accès est indispensable aux tiers (compagnies aériennes) pour exercer leur activité sur le marché.

Mais contrairement à l'affaire Héli-Inter Assistance, la ressource rare qu'il représente est détenue par une organisation (l'aéroport) qui n'est pas concurrente des tiers utilisateurs. Il n'en demeure pas moins qu'en Europe, à l'issue de la libéralisation des transports aériens, les opérateurs aériens historiques détenaient la plus grande partie des créneaux

¹²⁰ PONS J.-F., La politique de concurrence et l'accès aux infrastructures de transport, La réglementation des infrastructures, workshop « issues on European Law », Gênes, 25 juin 1999.

¹²¹ Conseil de la concurrence, Décision n°96-D-51, 3 septembre 1996.

¹²² Cour d'appel de Paris, arrêt du 9 septembre 1997.

aéroportuaires. Dès lors, comme le souligne Guillaume DEZOBRY¹²³, il convenait d'« *intervenir sur le marché de la facilité afin de protéger et de construire la concurrence sur le marché de l'activité* ».

Ainsi, la régulation des créneaux aéroportuaires est particulièrement nécessaire pour les compagnies aériennes. D'une part pour leur permettre d'assurer des vols au départ et à destination de certains des aéroports les plus saturés d'Europe, et d'autre part pour que la concurrence entre compagnies aériennes ne puisse pas être faussée en avantageant l'une ou l'autre, ni empêcher l'entrée de nouvelles compagnies.

B- La prise en compte de la complexité de ce secteur par les redevances aéroportuaires

Une part importante des coûts d'exploitation supportés par les compagnies aériennes est liée à des problèmes d'infrastructures. Ce coût est représenté par les redevances aéroportuaires versées par les compagnies utilisatrices des pistes et passerelles des aéroports, en fonction de la taille de l'avion et de son temps d'occupation des infrastructures (stationnement et roulage).

L'accès aux ressources aéroportuaires, la gestion du trafic aérien, les services d'escale, la nuisance sonore des mouvements d'avions, mais aussi les problèmes de sécurité des passagers et des installations, sont des impératifs qui reposent sur de multiples acteurs. Dès lors, la répartition des compétences comme des responsabilités rend parfois les relations entre Etat, autorités gestionnaires d'un aéroport et compagnies aériennes, fort complexes.

Il semble logique que le gestionnaire de l'infrastructure puisse être le pivot de ces relations au travers notamment de la question des redevances aéroportuaires.

Ces redevances dont la matière est régie par la directive 2009/1/CE du Parlement et du Conseil du 11 mars 2009 sont pourtant l'objet d'un débat interinstitutionnel important. Les propositions faites par la Commission¹²⁴ s'appuient en effet sur cette directive qui établit des principes communs pour la perception des redevances dans les aéroports de l'UE et éviter ainsi les discriminations et les atteintes à la concurrence.

Au-delà de ces deux objectifs, la Commission souhaite faire de ces redevances un véritable outil à la disposition des autorités aéroportuaires, dans le cadre de la directive, pour qu'elles

¹²³ DEZOBRY G., *Essentialité et droit communautaire de la concurrence (Contribution à l'étude de la théorie des facilités essentielles)* - thèse de doctorat - 2007.

¹²⁴ Commission européenne, COM 827 final, 2011, op. cit.

puissent inciter les compagnies aériennes à restituer les créneaux aéroportuaires non utilisés, et permettre ainsi une réallocation de cette ressource. Mais le Comité des Régions¹²⁵ y voit une tentative de plus grande ingérence de la Commission par le biais de son pouvoir de contrôler l'utilisation de ces redevances.

§ 3 – Un secteur stratégique

L'importance pour les Etats du respect de leur souveraineté se matérialise aussi dans la sphère économique par la détermination de secteur dit « stratégique » (A), non sans entraîner un débat (B) quand à cette qualification, particulièrement dans le cadre européen (C).

A- Le lien entre les compagnies aériennes traditionnelles et la souveraineté des Etats

La majeure partie des compagnies aériennes modernes s'est créée à la fin des années 20 en Europe : Air France est ainsi constituée en 1932, la Lufthansa six ans avant à partir d'une fusion de plusieurs compagnies aériennes existantes. Cette époque était, à bien des égards, plus économiquement libérale qu'il y a quarante ans. A titre d'exemple, Lufthansa inaugurerait le 5 janvier 1928 la liaison Marseille – Barcelone¹²⁶.

La fin de la Seconde Guerre mondiale permet aux Etats de prendre le contrôle capitaliste des sociétés existantes. Ils vont ainsi donner naissance à des compagnies de transport aérien étendards de leur pays d'origine, d'autant plus qu'elles jouissaient de facto d'une situation monopolistique sur leur marché domestique, protégé en outre par des accords bilatéraux assez contraignants quant aux services réguliers de transport international.

Dès lors, tandis que l'on évoque la notion de souveraineté et d'indépendance énergétique pour expliquer les retards pris dans la libéralisation de ce secteur, il y a dans le transport aérien une autre dimension extérieure et forte : la diplomatie avec le reste du monde. Elle est représentée par une flotte d'avions aux couleurs nationales assurant des liaisons rapides et sûres depuis la capitale d'un Etat vers le reste du monde. Ce phénomène était particulièrement prégnant au sortir de la Seconde guerre mondiale et de la période de colonisation puis de décolonisation, pendant laquelle les nouveaux Etats souhaitaient

¹²⁵ Comité des Régions, Avis COTER-V-026, op. cit.

¹²⁶ www.air-journal.fr/2013-01-05-le-5-janvier-1928-dans-le-ciel-lufthansa-inaugure-la-liaison-marseille-barcelone-562327.html , consulté le 5 janvier 2013.

absolument que leur nouveau pays puisse avoir une compagnie « porte-drapeau ».

Les compagnies aériennes traditionnelles restent une « marque nationale ». Comme le rapporte Pierre BIPLAN¹²⁷, « *Air France, British Airways, Alitalia, Austrian, Swiss (qui a succédé à Swissair), American, US Airways, Air Canada, AeroMexico, [...], Korean, Air China, Air Algérie, Royal Air Maroc, Qatar Airways, etc. Environ la moitié des 268 compagnies membres de l'IATA, et ce sont les principales, portent le nom de leur pays en clair, ou de leur nationalité, ou bien enfin l'intègrent dans un sigle plus ou moins sous-titré ou décodé : ANA – All Nippon Airways –, TAP – Air Portugal, TAROM (Transporturile Aeriene Romane) [...]* On observe aussi que tous les pays neufs, comme ceux issus de l'ex-URSS s'empressent de créer des compagnies qui portent le nom du pays : Air Kazakhstan, Air Ukraine, etc. »

Ainsi, lorsque la compagnie British Airways avait souhaité apparaître moins britannique et plus mondiale, les critiques des voyageurs et des professionnels du marketing l'ont fait changées d'avis : en 2011, elle remettait à l'honneur les couleurs nationales et communiquait à nouveau sous l'une de ses plus anciennes signatures « to fly, to serve » qui date des années 20.

B- Ce qualificatif fait l'objet d'un débat tant juridique qu'économique

Viviane de BEAUFORT¹²⁸, à partir de l'article 346 TFUE, estime qu' « *un secteur est stratégique parce qu'il appartient à la sphère souveraine de l'Etat* », alors que la définition économique vise plus classiquement les « *déficiences de marché, [comme] marché spécifique car marqué par la commande publique et donc nécessitant une gouvernance spécifique* ».

On peut aussi utiliser la définition d'un secteur stratégique telle qu'énoncée dans le rapport¹²⁹ rédigé par Messieurs JUPPE et ROCARD (2009) pour établir les critères permettant l'allocation des ressources financières obtenues de l'Emprunt national.

Le secteur stratégique engendre un effet d'entraînement, qui peut être mesuré par la densité des échanges amont/aval et les échanges interindustriels. Le lien avec la théorie économique des défaillances de marché permet d'identifier les monopoles naturels, les externalités et les biens publics comme des secteurs stratégiques car en sous-optimalité du

¹²⁷ Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », Hérodote, n°114, 3/2004.

¹²⁸ BEAUFORT (de) V. (sous la direction de), Entreprises stratégiques nationales et modèles économiques européens, Bruylant, 2012.

¹²⁹ JUPPE A. et ROCARD M., « investir pour l'avenir, priorités stratégiques d'investissement et emprunt national », Rapport au Président de la république, 19 novembre 2009.

marché.

Le transport aérien correspond explicitement à cette définition et sera alors référencé dans certaines thématiques évoquées par le rapport, comme la « mobilité du futur » ou encore la « Ville de demain », considérations que l'on peut rapprocher des objectifs énoncés dans la Stratégie de Lisbonne.

C- La réalité dans un contexte européen

La « *Stratégie de Lisbonne, présentée comme la réponse de l'Europe à la mondialisation, demeure une stratégie d'adaptation interne, c'est-à-dire une stratégie de réformes structurelles des économies européennes* »¹³⁰. Même si les différentes périodes de privatisation ont amené une indépendance des compagnies aériennes vis-à-vis du pouvoir politique, le transport aérien reste qualifié de secteur économique stratégique et les interventions des autorités nationales¹³¹ en sont l'expression.

Ce secteur est d'abord pourvoyeur de très nombreux emplois¹³². Ainsi, pour le transport aérien, presque 95 000 emplois France représentent l'activité des compagnies aériennes et des aéroports (gestion des infrastructures, assistante en escales, maintenance). Par comparaison, le secteur de l'aéronautique emploie directement et indirectement près de 300 000 emplois¹³³.

La décision de l'administration Hoover en 1934 de créer trois grandes compagnies à permis, en parallèle, aux constructeurs aéronautiques américains de se développer et de faire des avions Douglas, Boeing et Lockheed des standards, exportés en Europe. La prépondérance des normes et usages américains à toutes les compagnies mondiales sera longtemps à l'œuvre.

L'ancienneté de la libéralisation et la succession des différentes réglementations nécessitent une adaptation de celles-ci aux aléas économiques et politiques. Cette nécessité s'impose comme une évidence alors que l'Europe arrive difficilement à sortir de la crise économique

¹³⁰ MARTY F., 2010, op. cit.

¹³¹ Notamment le Rapport du député de COURSON devant la commission Economie ou l'Etat français, partie intervenante lors de litige Easyjet contre la Commission européenne (TPICE, Affaire T-177/04, op. cit.).

¹³² Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'Aérien, Rapport emploi 2011, décembre 2012.

¹³³ GLISZCZYNSKI F., www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20130423trib000761256/l-industrie-aeronautique-propose-des-milliers-d-emplois-en-france-mais-peine-a-recruter.html, consulté le 2 juillet 2013.

qui sévit depuis cinq ans.

Section 3 - La régulation pour l'émergence de nouveaux concurrents

Il y a une logique progressive dans le traitement juridique de ce secteur économique. Car il est vrai qu'inciter les entreprises à se faire concurrence n'implique aucune garantie qu'elles le fassent : « *si le droit choisit de soumettre un marché à la concurrence, il n'en résulte pas automatiquement l'installation d'une compétition.* »¹³⁴.

Dès lors, la possibilité d'offrir un accès aux nouveaux entrants par la règle qui imposait que 50% des nouveaux créneaux leur étaient attribués apparaît comme la plus efficace. Pour cela, il fallait que les autorités régulatrices puissent avoir un contrôle qui leur sera donné par l'article 3 du Règlement de 1993¹³⁵ qui envisage la situation d'un aéroport coordonné et donc de la régulation de celui-ci.

Le projet de réforme¹³⁶ présenté par la Commission vingt ans après la première réglementation des créneaux aéroportuaires permet de dresser un bilan du cadre normatif actuel¹³⁷ : comment assurer la libre concurrence (§1) et dans le même temps la pertinence de ce cadre normatif (§2) ?

§1 - La création puis le renforcement de la concurrence

La politique de concurrence doit identifier l'offre de transport (A) et prévoir une certaine adaptation au secteur, des règles mises en place (B).

A- L'offre de transport aérien

Le transport aérien regroupe des activités régulières ou non de transport de personnes, de marchandises et de courrier. Pour l'ensemble de ces activités, le transport aérien s'appuie sur des activités d'assistance aéroportuaire (assistance à l'avion et aux passagers, assistance administrative au sol et assistance opérationnelle) et des activités de maintenance

¹³⁴ LUCAS DE LEYSSAC Cl., concurrence et compétition, Dalloz, 2004, cité par RIEM F., 2008, op cit.

¹³⁵ LENOIR N., Laboratoire d'Économie et d'Économétrie de l'Aérien, 2002.

¹³⁶ Commission européenne, COM (2011) 827 du 1er décembre 2011.

¹³⁷ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_transport_statistics , consulté le 6 juin 2013.

aéronautique (entretien en ligne des aéronefs, maintenance).

Progressivement, les institutions communautaires ont pris la mesure de la complexité de ce secteur. La directive du Conseil 83/416/CEE du 25 juillet 1983 applique une première libéralisation de l'accès des transporteurs aériens aux liaisons intracommunautaires aux services interrégionaux. Ensuite, le régime général est fixé par trois textes successifs de 1987 à 1992¹³⁸ qui instaurent la réservation d'une part de la capacité (sièges offerts) aux nouveaux entrants sur les lignes intracommunautaires, part qui sera augmentée puis totalement supprimée pour aboutir à une libéralisation complète en 1992.

L'apport majeur de la jurisprudence de la CJCE, dans son arrêt¹³⁹ *Nouvelles Frontières* du 30 avril 1986, a conclu à l'applicabilité des règles de concurrence au transport aérien, même en l'absence de politique commune des transports et a permis véritablement d'ouvrir le secteur des transports aériens à la libéralisation qui aboutit en 1992 par l'adoption du règlement (CEE) n°2407/92¹⁴⁰ du Conseil du 23 juillet 1992 qui (enfin) harmonise les critères de délivrance et de maintien par les Etats membres des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.

L'étroitesse des marchés nationaux, le grand nombre de compagnies susceptibles d'assurer les mêmes liaisons aériennes a conduit les compagnies à s'allier pour trouver une dimension continentale puis mondiale.

B- L'adaptation des règles à ce secteur spécifique

En 1987, une adaptation spécifique des règles de concurrence est prévue dans le secteur aérien (premier paquet aérien) et prévoit une exemption aux interdictions d'ententes et abus de position dominante lors d'améliorations techniques¹⁴¹ ou partage des coûts sur une ligne exploitée en commun par deux transporteurs¹⁴².

Dans ce cas, une série de mesures peut faire l'objet de règlements d'exemption, entre autres la programmation conjointe et la coordination des horaires, des accords d'exploitation

¹³⁸ Décision 87/602/CEE du Conseil du 14 décembre 1987 modifiée par le Règlement (CEE) n°2343/90 du 24 juillet 1990 et le Règlement (CEE) n°2408/92 du 23 juillet 1992.

¹³⁹ CJCE, 30 avril 1986, aff. 209 à 213/84, *Asjes et a.*

¹⁴⁰ Modifié par le règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement et du Conseil du 24 septembre 2008.

¹⁴¹ Règlement (CEE) n°3975/87 du 14 décembre 1987 modifié par le règlement (CE) n°1/2003 du 16 décembre 2002.

¹⁴² Règlement (CEE) n°3976/87 du 14 décembre 1987 modifié par le règlement (CE) n°487/2009 du 25 mai 2009.

conjointe sur des services aériens réguliers nouveaux ou de faible densité, ou la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et leurs établissements.

La Commission conserve cependant son rôle de contrôle. Elle sanctionne les ententes qui restreignent la concurrence¹⁴³ parce que l'accord a pour conséquence de réduire les liaisons offertes aux passagers et demeure vigilante sur les différentes pratiques des compagnies aériennes.

Ainsi, l'enquête ouverte en janvier 2012 sur l'entreprise commune transatlantique établie entre Air France-KLM, Alitalia et Delta¹⁴⁴. En 2009 et 2010, ces trois aviateurs membres de l'alliance SkyTeam ont conclu des accords établissant une entreprise commune transatlantique centrée sur les liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Leurs activités transatlantiques sont coordonnées en ce qui concerne la capacité, les horaires, les tarifs et la gestion des recettes. Elles partagent aussi les pertes et les profits résultant de leurs vols transatlantiques.

Comme pour l'affaire SAS/Maersk Air, la question posée aux compagnies aériennes est sur l'effectivité sinon la potentialité de la concurrence. En 2001, SAS et Maersk avaient présenté à la Commission un projet de coopération qui ne présentait aucune conséquence sur l'entrée et le retrait d'une compagnie sur le marché, ce qui n'était finalement pas le cas, l'une comme l'autre se retirant de telle ou telle ligne précédemment desservie.

Pour les membres de l'alliance Skyteam, l'infraction serait constatée si l'intérêt des passagers était lésé par le partenariat sur les liaisons entre l'Union européenne et les Etats-Unis. L'absence de l'entreprise commune est-elle plus profitable aux consommateurs qu'une offre concurrente entre les parties prenantes de l'alliance ? En effet, le projet d'une entreprise commune est une étape supplémentaire dans l'intégration des offres des compagnies. Les transporteurs de SkyTeam se livraient auparavant une concurrence en ordre dispersé sur ces lignes et l'entreprise commune ainsi projetée renforcerait leurs parts de marché alors que selon la Commission « *elles ne subissent à présent pas de pression notable de la concurrence d'autres transporteurs* »¹⁴⁵.

Mais dans le même temps, la Commission clôt les procédures ouvertes en 2007 à l'encontre

¹⁴³ Commission européenne, Affaire COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air, déc. n°2001/716/CE du 18 juillet 2001.

¹⁴⁴ Commission européenne, communiqué de presse, IP/12/79 du 27 janvier 2012.

¹⁴⁵ Commission européenne, MEMO/06/243 du 19 juin 2006.

de huit membres de l'alliance aérienne SkyTeam¹⁴⁶ pour prendre en compte la détérioration importante de la conjoncture économique : « Cette décision a été prise dans le cadre du processus de fixation des priorités à la lumière des changements importants intervenus dans la conjoncture des marchés en cause. »

§2 - L'adaptation continue du cadre normatif

Nous venons de voir le pragmatisme de la Commission qui tient compte de l'évolution de la conjoncture économique et donc l'impact de ces réformes sur le marché (A) et sur le comportement des agents (B).

A- L'impact économique

Cet objectif de régulation a-t-il permis de « construire et maintenir la concurrence et pas simplement la garder en l'état »¹⁴⁷ ? Dans le cas d'une réponse affirmative, il pourrait être intéressant d'étudier si les acteurs de ce secteur ont développé des pratiques pour éviter (concentration) ou restreindre (ententes) la concurrence ainsi créée.

Ainsi, les données statistiques¹⁴⁸ énoncées lors de l'assemblée générale annuelle de l'IATA montrent que les transporteurs gèrent de mieux en mieux leurs capacités et utilisent toujours mieux leurs avions et ceci malgré la crise économique.

Le principal indicateur de cette efficacité, maximiser le coefficient d'occupation des avions, a atteint un niveau historique en 2012 en atteignant 80,3%. « C'est l'élément clé », explique Brian Pearce, le chef économiste de l'IATA. En 2013, les capacités vont une nouvelle fois progresser à un rythme inférieur (+4,3%) à celui du trafic, une conséquence de l'accélération de la consolidation du secteur avec la multiplication des entreprises communes.

Conséquemment, les coûts unitaires baissent et l'optimisation des capacités permet d'augmenter les prix (ou du moins de ne pas les baisser) et d'améliorer la recette unitaire.

Ce qui n'est pas forcément un bon signe donné aux autorités régulatrices et de concurrence, à l'instar de la réaction brutale¹⁴⁹ des autorités américaines face au projet de fusion d'US

¹⁴⁶ Commission Européenne, IP/12/79 du 27 janvier 2012, op. cit.

¹⁴⁷ FRISON-ROCHE M.-A., Le droit de la régulation, Recueil Dalloz, n°7, 2001.

¹⁴⁸ <http://www.IATA.org/pressroom/Pages/index.aspx>, consulté le 22 juin 2013.

¹⁴⁹ « Fusion entre American Airlines et US Airways : l'incompréhensible opposition d'Obama » ou encore « La fusion entre US Airways et American Airlines passe comme une lettre à la poste à Bruxelles »,

Airways et American Airlines.

B- Le cas européen

Les compagnies européennes, qui ont toujours eu tendance à suivre les exemples donnés (création de plateformes, coopération commerciale) ont donc observé le modèle proposé par les compagnies américaines, et tout particulièrement lors des fusions opérées depuis 2008 (Delta-Northwest, United-Continental, Southwest-Air Tran).

Ces dernières ont restreint les capacités de 10% entre 2008 et 2010 sur leur marché domestique, alors que le trafic est resté stable globalement. Cette stratégie explique les excellents résultats des compagnies américaines dont les profits sont une nouvelle fois revus à la hausse. Elles devraient dégager 4,4 milliards de dollars de profits en 2013, 800 millions de plus que prévu.

Les compagnies européennes suivent donc la même stratégie¹⁵⁰. La très forte croissance du trafic (+4%) sera absorbée avec une capacité en hausse de seulement 2,7%. Cette discipline des capacités, les restructurations en cours et le fait que le scénario du pire ne se soit pas produit (éclatement de la zone euro) ont conduit l'IATA à revoir les prévisions des compagnies européennes. Elles devraient dégager collectivement 1,6 milliard de dollars, deux fois plus que prévu jusqu'ici. De fait, les compagnies américaines et européennes contribuent à hauteur de 60% à l'amélioration des prévisions de bénéfices réalisés par le secteur du transport aérien, par rapport aux dernières prévisions, en mars 2013.

*

La libéralisation du transport aérien européen s'est effectuée en s'inspirant de celle à l'œuvre aux Etats-Unis. Mais parce que la réglementation des capacités aéroportuaires reste du domaine national, l'action des institutions européennes et particulièrement de la Commission a nécessité l'utilisation des principes communs à toute politique européenne : le libre accès au marché, sans discrimination et en toute transparence des critères décisionnels, permettant ainsi de structurer l'espace économique aérien.

*

<http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/l-actualite-transport-logistique.html>, consulté le 20 août 2013.

¹⁵⁰ Air France/KLM en 2004, op. cit. et affaire COMP/M.5747 - Iberia/British Airways, IP/10/938, le 14 juillet 2010.

Titre 2 - La structuration de l'espace économique

L'économie géographique a connu une certaine consécration, en 2008, avec le prix de la Banque de Suède attribué à l'un de ses promoteurs, Paul KRUGMAN. Elle s'emploie à comprendre les logiques de localisation des activités à partir des facteurs qui, selon le cas, poussent à la concentration géographique ou, au contraire, à leur dispersion : coût du foncier, coût des transports, recherche d'économie d'échelle, proximité des marchés, rôle des infrastructures.

Avec ce cadre d'analyse économique, le secteur aérien est indispensable à l'établissement d'un marché intérieur et à la mise en place de tous les déterminants de la croissance économique. A cette aune, comprendre les relations entre les compagnies aériennes et les aéroports est une nécessité pour envisager l'espace économique dans son ensemble.

A la suite des travaux en microéconomie de Tjalling KOOPMANS et Gérard DEBREU en 1951, sur l'efficacité technique des firmes et le rapport liant production efficace et système de prix¹⁵¹, Henry FARRELL (1957) a proposé une distinction permettant de se rapprocher de la théorie macroéconomique. En effet, il propose de prendre en compte l'efficacité allocative pour refléter l'habileté de l'agent économique à utiliser l'ensemble des facteurs entrant dans une production donnée (inputs) dans des proportions optimales, étant donnés leurs prix respectifs.

Ceci permet alors de prendre en compte l'efficacité d'une politique économique par l'allocation des ressources qu'elle implique (*section 1*).

Cette allocation est optimale dans un contexte de concurrence et sinon elle nécessite une réallocation (*section 2*) qui sera assimilée sous certaines conditions à une politique industrielle (*section 3*).

Section 1 – L'allocation des ressources et la concurrence.

L'analyse tant micro que macroéconomique (A) permet de comprendre les comportements des agents et en l'occurrence des compagnies aériennes face à l'instabilité de leur marché. Ce cadre d'analyse sera plus particulièrement appliqué à comprendre la fusion d'Air Franc et

¹⁵¹ Ces travaux initiaux sont repris notamment par VERGE T., LUBEK J., FREGET O. et C. BEAUCHATAUD, Les oligopoles à produits différenciés, *Droit & Economie, Concurrences, Revue des droits de la concurrence*, n°3-2010.

KLM (B). Cette opération d'envergure peut être considérée comme un exemple de politique industrielle (C) et reste à notre sens un cas d'école en Europe.

A- L'apport de la théorie économique

Quels sont les avantages concurrentiels des compagnies aériennes dans leur ensemble ? On peut logiquement évoquer une concurrence par les prix plus que par les produits. La publication de l'indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)¹⁵² présente une baisse entre juin 2012 et juin 2013 d'environ 2%, tant pour le marché intérieur qu'international.

C'est tout le sens de la concurrence de l'offre à bas-coûts même si les exemples de Lauda Air, Kingfisher ou Virgin, précurseurs qui disparaîtront quelques années après leur création, montrent que l'offre low-cost devait atteindre une certaine maturité pour correspondre à une attente du marché.

Où alors sommes-nous devant l'équivalent du « Syndrome DELL »¹⁵³ ? Comme pour cette société d'informatique en grande difficulté économique¹⁵⁴ et financière¹⁵⁵, la question de sa survie passe par la réponse à une question : quel est l'écart entre le coût support par l'entreprise et la valeur estimée (relative) par le client du bien ou du service qui lui est proposé (notion de rentabilité) ?

Pour une compagnie aérienne, l'amélioration de sa rentabilité nécessite, soit d'augmenter la satisfaction ressentie lors de la consommation (accords interlignes¹⁵⁶ ou spéciaux de quotes-parts), soit de baisser les coûts. C'est la logique du transport aérien à bas coûts. Mais cette compression des coûts n'est pas incompressible, compte tenu notamment des coûts de sécurité.

¹⁵² www.developpement-durable.gouv.fr/En-juin-baisse-des-prix-de-2-des.html, consulté le 22 juillet 2013.

¹⁵³ DUSSAUGE P., 2013, op. cit.

¹⁵⁴ DROTHIER Y., Dell : pourquoi la machine à gagner s'est-elle enrayée ?, JDN Solutions du 23 novembre 2010, www.journaldunet.com, consulté le 12 juillet 2013.

¹⁵⁵ GOMEZ P.-Y., Dell quitte la Bourse pour retrouver sa liberté, Le Monde économie du 18 février 2013, www.lemonde.fr, consulté le 12 juillet 2013.

¹⁵⁶ « La compagnie aérienne Asiana Airlines a signé un accord interligne avec la low cost JetBlue Airways, afin d'offrir plus d'options pour les voyageurs entre la Corée du Sud et les Etats-Unis. Aux termes de l'accord signé le 31 janvier 2013 et valable immédiatement, les passagers peuvent réserver sur un seul billet des vols opérés par les deux compagnies, et bénéficieront en outre du transfert automatique des bagages sur les vols passant par les aéroports de New York – JFK ou Los Angeles. La spécialiste américaine du vol pas cher est le premier transporteur intérieur à JFK, avec des lignes entre autres vers Boston, Syracuse, Buffalo/Niagara Falls, Raleigh/Durham, San Juan (Porto Rico) ou six villes en Floride dont Orlando ou Fort Lauderdale (son réseau total compte 75 destinations) », www.air-journal.fr, consulté le 22 mars 2013.

L'offre à bas tarif ne peut cependant exercer sa concurrence que sur le marché européen, et non sur les liaisons aériennes transatlantiques, asiatiques ou vers le Moyen-Orient qui sont pour autant les plus profitables.

Ainsi, l'Union européenne malgré l'embellie du secteur du transport aérien subit un décrochage avec les Etats-Unis. La crise économique se renforce en Europe à partir de 2010, alors que la reprise aux USA est patente en étudiant la distinction entre le trafic intra-UE et extra-UE. Selon les chiffres publiés par l'IATA lors de son sommet mondial au Cap en mai 2013, le marché européen est décomposé en 41% de trafic intra-européen contre 38% extra et 21% de trafic national. Mais à partir de 2010, seules les liaisons vers le reste du monde voient leur part augmenter de 7% en moyenne.

La concurrence est un objectif intermédiaire pour établir qu'un marché est optimal ou non. Ainsi, les enjeux traditionnels de la concurrence concernent les agents économiques et visent à maximiser l'avantage collectif de l'échange (optimum économique). Pour les consommateurs, il s'agit de la plus grande satisfaction de leurs préférences (notion de bien-être) alors que pour les producteurs, la plus grande marge de profits est la reconnaissance de leur compétitivité.

Il est aussi intéressant d'inclure dans cette analyse les autorités de concurrence. Leur objectif est de maintenir les conditions de la concurrence. Elles se doivent de prévenir les concentrations et lutter contre les abus de position dominante, les barrières à l'entrée et les ententes, et donc de limiter les pouvoirs de marché (concurrence imparfaite qui ne permet pas au prix d'être au coût marginal).

Dans ce secteur, il semble majeur d'évaluer les barrières à l'entrée et de s'attacher à déterminer quel niveau de pouvoir de marché est optimal (en dehors même de la position dominante).

Cette vision de la concurrence relève de l'économie industrielle en référence au courant de pensées issu l'Ecole de Harvard dite structuraliste. Elle fait de la concurrence un processus plus qu'un état car contrairement à l'école néo-classique qui repose sur une stricte application de la loi de l'offre et de la demande et qui pose alors la concurrence comme un état à atteindre (la concurrence pure et parfaite), « *l'économie industrielle se concentre sur*

l'analyse des situations de concurrence imparfaite, entre la vision utopique de la concurrence pure et parfaite et le contre-exemple du monopole »¹⁵⁷.

B- L'application de cette analyse économique à la fusion Air France-KLM

L'annonce, jeudi 14 février 2013, de la fusion entre American Airlines et US Airways marque la fin de la consolidation du ciel américain : des six grosses compagnies aériennes classiques encore en activité il y a cinq ans, il n'en restera donc plus que trois : American Airlines (dont la marque sera conservée au détriment de celle US Airways), United (après la fusion United Airlines-Continental Airlines en 2010) et Delta (après le rapprochement en 2008 de Delta Air Lines et Northwest Airlines).

En Europe, la fusion entre Air France et KLM, fut, et reste depuis 2004 la plus importante au niveau européen¹⁵⁸. Pour cette opération, la Commission a donné son feu vert sous réserve.

Ces réserves devaient entraîner des concessions de la part des deux sociétés pour respecter les conditions de concurrence. La Commission a ainsi autorisé l'opération de concentration entre Air France et KLM après que les deux sociétés aient résolu les problèmes de concurrence, essentiellement entre Paris et Amsterdam et entre l'Europe et les Etats-Unis, en restituant 94 créneaux aéroportuaires par jour sur ces liaisons. Ces concessions doivent permettre à des concurrents d'exploiter jusqu'à trente-et-un vols aller-retour par jour concernant quatorze destinations en Europe ou vers les Etats-Unis ou l'Afrique, pour lesquelles des problèmes de concurrence avaient été détectés. Cette cession de créneaux est imposée pour une durée illimitée, alors que pour les alliances plus « simples », elle est d'une durée de six ans.

Devant l'opposition d'Easyjet à la fusion entre Air France et KLM, il y eut un recours¹⁵⁹ devant le Tribunal qui a confirmé le 4 juillet 2006 la fusion en rejetant le recours de la compagnie britannique.

¹⁵⁷ BOURREAU M. et VERDIER M., Cours d'économie industrielle - Introduction, Telecom ParisTech & Faculté des Sciences Economiques et Sociales de Lille, <http://ses.telecom-paristech.fr/bourreau/iren.htm>, consulté le 30 août 2013.

¹⁵⁸ Le nouvel ensemble se classait alors en quatrième position des compagnies membres de l'Association internationale pour le transport aérien (IATA), avec 62,812 millions de passagers en 2002, juste derrière les trois majors américaines American Airlines, Delta Airlines et United Airlines. La mise en commun des deux plates-formes de Charles-de-Gaulle (CDG) et de Schiphol assurait une avance européenne d'Air France avec une somme de 21 954 connexions par semaine entre les vols moyen et long courriers. Le double hub CDG-Schiphol se positionnerait loin devant ceux de Lufthansa à Francfort (9 974 connexions), et de British Airways à Londres-Heathrow (5 621 connexions). (source IATA).

¹⁵⁹ Affaire T-177/04, op. cit

C- Un exemple de politique industrielle ?

Jusqu'à présent, la consolidation du secteur aérien européen avait pris la forme d'alliances entre compagnies (par exemple entre Lufthansa et Austrian Airlines, British Airways et SN Brussels Airlines, British Airways et Iberia avant leur fusion). Dans ces cas d'alliances, la Commission a validé les projets avec des décisions de rendre contraignants les engagements pris par les compagnies aériennes concernées.

Ces engagements comportaient principalement des restitutions de créneaux aéroportuaires qui n'étaient imposées que pour une durée de 6 ans, soit la durée maximale d'immunité dont peuvent bénéficier les alliances¹⁶⁰.

Pour encourager l'entrée de concurrents sur les lignes où les créneaux ont été libérés, tout nouvel entrant pourra aussi gagner « *ce que l'on appelle des droits acquis sur les créneaux obtenus sur la liaison Amsterdam-Paris* »¹⁶¹, à condition qu'il garantisse le service pendant au moins trois ans. L'idée était de l'autoriser à utiliser les créneaux pour d'autres destinations une fois que le train Thalys circulera à grande vitesse de Paris jusqu'à Amsterdam ou que « *d'autres concurrents seront apparus* ».

La Commission a par ailleurs obtenu la garantie que les autorités françaises et néerlandaises donneraient les droits de trafic nécessaires aux concurrents souhaitant faire escale à Amsterdam ou Paris sur des liaisons vers les Etats-Unis ou d'autres destinations non communautaires. Ces autorités se sont aussi engagées à ne pas réglementer les prix sur les long-courriers.

La volonté de la Commission était d'offrir toutes les possibilités, à un nouveau concurrent, de bénéficier pleinement de cet accès et de ne pas l'empêcher de baisser les tarifs s'il le souhaite.

« *Cette affaire montre que la consolidation longtemps espérée du secteur aérien européen peut se faire dans le plein respect des règles de concurrence* », a estimé le commissaire

¹⁶⁰ Règlement (CEE) n° 1617/93 de la Commission, du 25 juin 1993, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires pour le transport de passagers et de fret sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports, modifié par les Règlement (CE) n°1523/96 de la Commission, du 24 juillet 1996, Règlement (CE) n° 1083/1999 de la Commission, du 26 mai 1999 et Règlement (CE) n° 1105/2002 de la Commission, du 25 juin 2002.

¹⁶¹ Commission européenne, Communiqué de presse, IP/04/194, 11 février 2004.

européen à la concurrence, Mario Monti, cité dans le communiqué de presse.

Selon la Commission, la fusion donnera aux clients de KLM accès à 90 nouvelles destinations et à 40 nouvelles routes pour ceux d'Air France. Air France et KLM obtenaient le même jour le feu vert des autorités américaines de la concurrence.

Les temps ont bien changé depuis le 27 juillet 1994 quand Air France, en grande difficulté financière, avait dû s'en remettre à la décision de la Commission concernant son sauvetage financier. En contrepartie de l'aide publique de 20 milliards de francs, le développement et l'autonomie de la société étaient limités.

Pendant trois ans, Air France n'a pu ni acheter de nouveaux avions, ni, du moins en Europe occidentale, accroître le nombre de ses lignes ou augmenter son offre au-delà du niveau de 1993. Par ailleurs, la compagnie a dû se débarrasser de tout ce qui ne constituait pas son « noyau dur » aérien, comme la chaîne d'hôtels Méridien, et a été privée de son quasi-monopole à Orly par la restitution de créneaux aéroportuaires.

Le nouveau jeu concurrentiel avec l'émergence de plates-formes et des marchés bifaces (l'aéroport et sa relation avec la compagnie aérienne qui a elle-même sa propre relation contractuelle avec le passager) implique la maîtrise de l'allocation des créneaux aéroportuaires.

Section 2 - La (ré)allocation des créneaux aéroportuaires

Pour les sciences économiques, un marché biface est un type de marché qui fonctionne avec l'existence de deux clientèles tout à fait différentes (les compagnies aériennes d'un côté et les passagers de l'autre) quoique finalement interdépendantes l'une de l'autre pour les produits qui y sont échangés. La compréhension de ce marché a été éclairée par les travaux de Jean TIROLE et une institution comme la *Toulouse School of Economic*¹⁶².

Pour ne prendre que l'une des faces de ce marché, la concurrence entre compagnies aériennes traditionnelles ou low-cost repose donc sur une allocation optimale des créneaux aéroportuaires. La théorie économique et la recherche de l'optimalité (§1) renvoient à un arbitrage entre efficacité et équité. On considère généralement que seule la puissance

¹⁶² ROCHET J-C., TIROLE J, Platform Competition in Two-Sided Markets, Journal of the European Economic Association, vol. 1, n° 4, 2003

publique peut exercer ce rôle d'arbitre. Dès lors, ces éléments d'analyse économique permettent de déterminer le niveau d'intervention publique (§2) et de prendre en compte les problèmes de politique économique comme des problèmes d'optimalité.

§1 -La quête d'optimalité

Le marché présente des effets de réseau croisés, que l'on peut aussi qualifier d'externalités. En effet, l'utilité qu'un agent d'un côté du marché (passagers) retire de sa participation au service offert par la plate-forme (aéroport) dépend du nombre de participants de l'autre côté du marché (compagnies aériennes), ce nombre dépend lui-même des décisions de prix de la plate-forme (redevances aéroportuaires).

Ce cadre analytique assez novateur repose plus largement sur la prise en compte de l'épuisement d'une ressource (A) pour déterminer un état souhaitable (B).

A- Quel apport de la théorie économique ?

L'apport théorique¹⁶³ permet de répondre à la question de la gestion optimale des ressources en quantité limitée : comment prendre en compte l'épuisement d'une ressource suite à un phénomène de concentration de son utilisation ? En d'autres termes, la création des plates-formes aéroportuaires est une décision des compagnies aériennes qui a renforcé leur compétitivité mais qui à terme les rend extrêmement vulnérables quand la ressource s'épuise.

En 1931, Harold HOTELLING a posé les prémisses de cette problématique¹⁶⁴ et a conduit à évaluer les conséquences d'un effet de rente (et donc de perte d'efficacité économique) pour envisager de nouvelles raretés dans le contexte d'une recherche de croissance durable¹⁶⁵. En effet, dépassant l'analyse classique des facteurs de production (capital, travail, matières premières et capital humain), il s'agit ici de prendre en compte d'autres éléments immatériels : les couloirs aériens et les créneaux aéroportuaires pour l'essentiel.

¹⁶³ DIDIER M. (cercle des économistes), Ressources rares et rôle de l'Etat, Rencontres économiques d'Aix en Provence.2006

¹⁶⁴ DARREAU Ph., Croissance et politique économique, De Boeck, 2003. p 238

¹⁶⁵ DASGUPTA et HEAL [1974] cité par ROTILLON G., Ressources épuisables et substitut, Annales d'économie et de statistiques n°23 - 1991.

B- L'optimum de Pareto ou l'état souhaitable

Un optimum de Pareto, nommé d'après l'économiste italien Vilfredo PARETO, est un état de la société dans lequel on ne peut pas améliorer le bien-être d'un individu sans détériorer celui d'un autre. Cet état étant largement instable, l'apport de la théorie de bien-être de second rang¹⁶⁶ dans le cadre de l'économie du bien-être est de tenter d'établir la deuxième meilleure solution lorsque l'optimum de Pareto ne peut pas être atteint. Cela peut être le cas après l'intervention de la puissance publique.

Appliquée à notre objet d'étude, cette théorie présente l'utilité d'envisager des solutions à la coordination d'un aéroport saturé : la (ré)allocation ne peut se faire que sur incitation ou intervention direct de l'Etat ou de son agent régulateur, pour notamment éviter la collusion entre aéroport et compagnie aérienne dominante.

Mais alors comment assurer l'effectivité de la concurrence entre les compagnies aériennes lors de l'attribution des horaires d'atterrissage et de décollage par l'autorité coordinatrice ?

§2 - L'efficacité organisationnelle

La théorie des coûts de transaction pour laquelle les agents ne sont dotés que d'une rationalité limitée tout en se comportant de manière opportuniste implique parfois l'intervention de la puissance publique (A) pour prendre en compte les imperfections du marché (B).

A- Puissance publique et coûts de transaction

La plupart des problèmes de politique publique peuvent être perçus comme une application particulière de l'analyse du second rang¹⁶⁷ : le choix entre l'efficacité et l'équité d'une part et la limite en matière de redistribution d'autre part, peuvent être considérés comme des problèmes du second rang.

Dès lors, il faut envisager la justification de l'intervention de la puissance publique dans l'attribution des créneaux aéroportuaires par la combinaison de trois théories économiques.

D'abord la théorie des finances publiques de Robert MUSGRAVE (1959) dans laquelle il

¹⁶⁶ La théorie originale du second rang fut exposée par Richard LIPSEY et Kelvin LANCASTER en 1956. Dans le cadre de l'économie du bien-être, elle est un cadre d'étude à partir duquel peuvent être conçues et analysées les politiques publiques.

¹⁶⁷ BENASSY-QUERE A. et alii, Politiques économiques, De Boeck, p 35, 2009.

présente les fonctions économiques d'un Etat. La fonction « allocation » recherche la satisfaction de besoins collectifs au moyen de la dépense publique.

La fonction « redistribution » tente de répartir les revenus et distribuer les fruits de la croissance par le moyen de la fiscalité et des transferts sociaux, quand, la fonction « stabilisation » tente d'agir sur la conjoncture en jouant sur la demande des ménages, le marché de l'emploi et voire la croissance en elle-même à plus long terme, par la mise en place d'une politique industrielle.

Ensuite, les analyses des comportements de la firme par Ronald COASE (1937 puis en 1988) permettent un éclairage sur la recherche d'une efficacité organisationnelle : une organisation est efficace lorsqu'elle minimise ses coûts de fonctionnement ou coûts de transaction, théorisés par Oliver WILLIAMSON (1975).

Toute transaction économique engendre des coûts préalables à leur réalisation comme les coûts liés à la recherche d'informations, aux défaillances du marché, à la prévention des comportements opportunistes des autres agents. Ainsi, certaines transactions se déroulant sur le marché peuvent engendrer des coûts de transaction très importants, imposés par la recherche d'information : sur le comportement des consommateurs, la stratégie des concurrents, les orientations prises par les Etats en tant de paix comme en période de guerre.

Dès lors, les agents économiques peuvent être amenés à rechercher des arrangements institutionnels alternatifs permettant de minimiser ces coûts.

B- La prise en compte des imperfections du marché

Dès lors, la firme doit prendre en compte deux dimensions. D'une part sur le marché envisagé, il existe une information imparfaite, conséquence des coûts de détermination du prix pertinent, des coûts de négociation et conclusion d'un contrat, enfin des coûts liés à l'incertitude qui est la conséquence du fait que la prise de décision est dépendante de celles des autres.

D'autre part, cette organisation doit aussi subir des problèmes de coordination du marché : par les prix qui est sur un marché concurrentiel l'expression de l'équilibre ? A défaut, il y aurait nécessité d'organiser une régulation autre que par le seul marché.

Ainsi à l'opposé de l'idée que seul le marché peut exister comme forme d'organisation économique, Oliver WILLIAMSON distingue à la suite de Ronald COASE qu'entre le marché et

l'entreprise, de nombreuses formes hybrides peuvent être identifiées comme la sous-traitance, la concession, le réseau, pour ne citer que les principales.

Ces formes multiples devront alors être prises en compte dans leur ensemble et leur singularité pour atteindre l'objectif d'un marché concurrentiel.

Section 3 - La politique de concurrence, une politique industrielle implicite

La libéralisation du transport aérien avait comme but premier sa croissance en nombre de passagers et de destinations ouvertes. Et les statistiques de l'organisation Eurostat montre que cet objectif est atteint. Le transport aérien intra-Union européenne a très fortement progressé entre 1995 et 2009 (plus que doublé) avec depuis 2010 une nouvelle augmentation du nombre de passagers (+3,7% à 777 millions de passagers).

A l'occasion de son assemblée générale annuelle qui se tenait dans la ville du Cap en Afrique du Sud en juin 2013, l'IATA a une nouvelle fois revu à la hausse ses prévisions de bénéfices pour le secteur en 2013. Les compagnies aériennes vont, ainsi, dégager cette année un bénéfice net non plus à 10,6 milliards de dollars comme prévu, mais à 12,7 milliards (soit 9,6 milliards d'euro).

Dans ce contexte économique en relative amélioration, les interrogations sur la politique de concurrence sont légitimes. Frédéric MARTY (2010) rappelle que la libéralisation sectorielle peut selon les conceptions européenne ou américaine, soit protéger l'accès au marché de l'ensemble des opérateurs, soit viser à maximiser le bien-être du consommateur dans la mesure du respect de la liberté contractuelle et du droit de propriété. La Commission semble ne pas opposer ces deux visions (§1) pour utiliser la régulation comme une politique industrielle (§2)

§1 - L'alternance et la concomitance des objectifs

Il y a une réelle difficulté à mettre en phase le temps juridique et le temps économique (A) et la politique de concurrence peut apparaître alors comme nécessairement réactive (B).

A- La crise économique contraint le débat interinstitutionnel

Ainsi, la politique européenne alterne entre politique industrielle (développement des aéroports et donc des territoires) et de concurrence (sanction des ententes, contrôle des aides, promotion des nouveaux entrants).

Cette alternance est encore plus évidente depuis 2007 avec la survenance de la crise financière puis économique et le projet de refonte de la réglementation des créneaux aéroportuaires actuellement débattu par les institutions européennes, veut être la réponse à cette situation économique.

La politique européenne dans ce secteur économique du transport aérien a toutefois un objectif principal : augmenter les possibilités d'atterrir et de décoller dans les aéroports européens pour permettre à ce secteur économique de pleinement jouer son rôle de support de la croissance.

Est-ce le retour de la politique économique industrielle ? Du point de vue de la chronologie des faits historiques, le rapport entre politiques industrielles et politique de la concurrence s'est longtemps caractérisé par un net déséquilibre en faveur des premières vis-à-vis des secondes : particulièrement dans ce secteur économique qui relève de la souveraineté des Etats et de leur diplomatie aérienne, puis de l'effet d'entraînement avec Airbus et de toute l'industrie aéronautique et spatiale, par les échanges interindustriels¹⁶⁸.

Sans aller jusqu'à reprendre la classification du Parlement¹⁶⁹ et d'y intégrer la politique de concurrence comme une politique industrielle, il est possible d'envisager à la suite de Frédéric MARTY (2010) que la politique de concurrence est une politique industrielle implicite : la politique de concurrence n'est pas celle du laisser-faire avec notamment le contrôle des aides publiques, des concentrations, la sanction des pratiques anticoncurrentielles (art. 101 TFUE) et particulièrement dans les industries de réseaux nouvellement libéralisées (art. 102 TFUE).

Il n'en reste pas moins que la concurrence n'admet finalement qu'un objectif (la construction de marchés concurrentiels) qui peut apparaître comme contradictoire avec les caractéristiques intrinsèques d'une politique industrielle traditionnelle. A moins de définir autrement la politique industrielle, en reprenant les connaissances pratiques telles que le

¹⁶⁸ JUPPE A. et ROCARD M., investir pour l'avenir, priorités stratégiques d'investissement et emprunt national, Rapport au Président de la république, 19 novembre 2009, op. cit.

¹⁶⁹ Parlement européen, Les principes généraux de la politique industrielle de l'Union, Fiches techniques sur l'Union européenne - 2013.

constructivisme l'évoque en réhabilitant la notion d'analogie et se rapprochant du pragmatisme. Ainsi, la concurrence effective vaut bien mieux que la potentialité ou le caractère praticable de la concurrence, les risques d'abus de position dominante étant alors bien moindres.

B- La concurrence reste donc LE levier pour la construction du marché intérieur

Frédéric MARTY (2010) pose la question la compatibilité ou de la substituabilité de ces deux politiques et il estime que l'ordo-libéralisme est la solution intermédiaire car « *la politique de concurrence [apparaît] comme un premier et indispensable pilier dans la construction d'un modèle d'économie sociale de marché* ».

La concurrence est donc un inducteur d'une politique industrielle implicite au travers de la mise en place d'un cadre propice au développement d'une économie favorisant le développement de la concurrence tout en limitant les capacités des opérateurs dominants à user de leur pouvoir de marché.

Mais si cette question de la compatibilité entre politique de concurrence (plus récente) et politique industrielle (plus ancienne) est posée et si elle trouve une réponse dans son impossibilité a priori, cette opposition est structurante.

Elle permet d'arbitrer entre dirigisme économique (agrégation autour d'Air France d'autres compagnies aériennes françaises comme Air Inter et UTA) et processus de marché, mais in fine, c'est bien l'existence d'un objectif plus ou moins redistributif qui est évaluée : qui doit assurer le transfert de bien-être entre les différents agents ? Les politiques industrielles ont une visée par nature finalisée (la réallocation des ressources – effet redistributif) alors que la politique de concurrence ne marque pas de préférence quant au résultat à atteindre : le processus de marché est-il restauré ? Durablement protégé ?

Dans ce cas, l'intervention publique doit se faire selon Friedrich HAYEK¹⁷⁰ dans le cadre de règles générales pour ne pas orienter le processus de concurrence vers un résultat jugé souhaitable mais créer un cadre d'action permettant de protéger ce processus lui-même. Le consommateur doit pouvoir garder sa liberté de choix.

¹⁷⁰ HAYEK F., *The Road to serfdom*, Routledge, London 1944 cité par MARTY F. op. cit.

§2- L'assimilation de la politique de régulation à une politique industrielle

Cette assimilation n'empêche pas de questionner cette politique industrielle (A) et d'en comprendre ses objectifs (B).

A- Quelle politique industrielle ?

La politique industrielle est inscrite dans le cadre de la législation de l'Union depuis le traité de Maastricht. L'article 173 du TFUE dispose que « [l]’Union et ses États membres veillent à ce que les conditions nécessaires à la compétitivité de l’industrie de l’Union soient assurées ». La politique industrielle n'est donc pas principalement menée au niveau de l'Union, et relève de la compétence des États membres. La Commission peut néanmoins prendre l'initiative de coordonner les actions des États membres, par exemple en traçant des lignes directrices, en organisant des échanges de meilleures pratiques et en assurant à la fois le suivi et l'évaluation des politiques industrielles.

Ainsi la libéralisation du marché du transport aérien au sein de l'UE est ancienne¹⁷¹ et a permis la disparition des monopoles des compagnies aériennes.

Mais après les différents constats établis¹⁷², la Commission en novembre 2007¹⁷³, dans son analyse du fonctionnement du règlement (CE) n°793/2004, pointait certaines conclusions des contributions remises et semblait opposer les arguments des compagnies aériennes à ceux des aéroports et coordonnateurs de créneaux aéroportuaires.

Les premières se bornent à réclamer une augmentation matérielle des capacités aéroportuaires. Elles estiment que la seule solution à la pénurie prévisible de créneaux aéroportuaires est la construction de nouvelles pistes ou le prolongement d'anciennes¹⁷⁴, et incidemment préconise l'amélioration des flux de personnes dans les terminaux aéroportuaires. C'est là aussi la création de nouveaux terminaux, la rationalisation et la spécialisation des terminaux par compagnies¹⁷⁵.

Les seconds estiment que la réforme est bénéfique mais qu'elle doit poursuivre son processus d'amélioration notamment en se rangeant complètement aux propositions de la

¹⁷¹ Décision du Conseil du 27 avril 2007, op. cit.

¹⁷² Règlement CEE n°95/93 et règlement (CE) n° 793/2004 op. cit.

¹⁷³ Commission européenne, COM(2007) 704 final, op cit.

¹⁷⁴ Cas à Francfort-sur-le-Main par exemple, le projet de la troisième piste pour cet aéroport majeur en Europe est bloqué et empoisonne la vie politique allemande, particulièrement en période électorale.

¹⁷⁵ CROZET Y. et LAWSON F., 2000, op. cit.

Commission dans son projet de refonte de la réglementation des créneaux aéroportuaires. Si, vingt ans après le premier texte régulateur, ce débat n'est visiblement tranché, on peut se demander si les intérêts des parties prenantes ne sont pas antinomiques. Est-ce un problème de majorité politique entre aspirations écologiques et conception de développement durable d'une part et volontarisme économique d'autre part ? On peut aussi envisager que ce dossier reste un énième exemple d'une volonté des Etats de ne pas traiter ce problème au niveau européen ou du moins de freiner les velléités de la Commission.

B- La structure optimale de marché

L'identification de la structure de marché optimale est la cible de la politique de concurrence : « *the existing market structure [versus] entirely unknown [optimal] structure*¹⁷⁶ » ?

Pour atteindre cet objectif, la Commission s'est donc fixé deux voies : l'ouverture des points d'accès aux nouveaux entrants et l'ouverture d'autres aéroports pour augmenter les points d'accès et offrir alors une concurrence non seulement entre compagnies mais aussi entre les plateformes. Car le constat établi à propos de l'application des principes de concurrence est amer : il y a un « *intérêt extrême à les faire respecter* »¹⁷⁷.

On peut se poser la question, à lire cet avis, s'il y a une cohérence entre la politique de concurrence et la politique industrielle, celle-ci ayant plutôt comme objectifs de favoriser les aides sociales et à la restructuration comme condition à une concurrence équitable.

Ainsi, l'article 93 TFUE envisage la possibilité d'intervention de la personne publique dans ce secteur économique. On peut juger de l'importance de cette prise en compte par le droit des aides d'Etat. L'interventionnisme étatique dans le système économique européen représente un volume des aides publiques aux entreprises de plus de 70 milliards d'euros (0,6 % du PIB au sein de l'Union européenne).¹⁷⁸

En 2005, au travers des lignes directrices disposant des aides de financement public des aéroports et des aides d'Etat au démarrage aux services de transport aérien, la Commission

¹⁷⁶ GAFFARD J-L., Les relations entre sciences et industrie, Document de travail OFCE 2009-30, 2009 cité par MARTY F., 2010, op. cit.

¹⁷⁷ Avis du comité économique et social européen sur la « révision des lignes directrices de 1994 et 2005 sur l'aviation et les aéroports dans l'UE », CCM&/095, 11 juillet 2012.

¹⁷⁸ Union à 27 États membres et hors aides spécifiques à la crise économique (chiffres du tableau de bord des aides d'Etat, mise à jour de l'automne 2011 - [COM(2011) 848]

laissait paraître une distinction propre à rapprocher les deux politiques. La Commission, à travers ces lignes directrices, considère que les aides d'Etat aux grandes plates-formes aéroportuaires, voire aux aéroports de taille moyenne, ne se justifient pas a priori. Ils opèrent dans un marché ouvert à la concurrence. Par contre, des aides peuvent s'avérer nécessaires pour les aéroports de petite taille.

Il y aurait alors une cohérence d'ensemble à permettre le développement économique des régions¹⁷⁹ par la création ou l'extension d'aéroports régionaux et interconnectés entre eux par des infrastructures routières et/ou ferroviaires.

*

Le transport aérien est un enjeu économique majeur et la question particulière des possibilités d'accès aux aéroports (créneaux aéroportuaires) en est l'un des axes d'amélioration. Dans cette perspective, maintes fois répétée, la Commission européenne a développé un certain pragmatisme tant dans sa politique de concurrence que dans celle de coordination de la gestion des créneaux aéroportuaires

*

¹⁷⁹ Commission Européenne, Questions et réponses: lignes directrices sur les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, MEMO/05/301, 06 septembre 2005.

Partie 2 - Le pragmatisme normatif adapté à un secteur spécifique

Toutes les compagnies aériennes européennes sont aujourd'hui confrontées à de multiples défis : survivre à la crise économique et financière qui dure depuis six ans et comprendre les évolutions du secteur économique dans lequel elles opèrent, pour offrir un service le plus complet possible.

Dans le même temps, l'environnement économique continue sa mutation, du fait de la mondialisation des échanges et de l'essor des puissances émergentes. La concurrence se développe, tant sur le court et le moyen courrier, à l'échelle du continent, que sur le long-courrier, à travers le monde. Cette concurrence, qui s'exerce principalement par les prix, entraîne une concurrence par les coûts alors que dans le même temps, ces prix avaient tendance à augmenter pour intégrer les externalités environnementales.

La dernière contrainte, et non la moindre, implique que les besoins de financement soient considérables dans une activité fortement capitalistique, où tout retard dans la modernisation de la flotte se traduit par une perte de compétitivité.

Dans ce contexte, il est pertinent de rappeler la « singularité » présumée des transports aériens : l'article 100 §2 du TFUE envisage en effet une première catégorie de modes de transports (chemin de fer, route, voie navigable) puis évoque dans un paragraphe propre et presque à titre subsidiaire « la navigation maritime et aérienne ».

Par ailleurs, l'article 93 TFUE envisage la possibilité d'intervention de la personne publique dans ce secteur économique. On peut juger de l'importance de cette prise en compte par le droit des aides d'Etat, quand on sait l'importance économique de l'interventionnisme étatique¹⁸⁰.

Enfin, l'application des règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) considère les services de transport aérien comme étant régis par une annexe spécifique de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Cette annexe exclut du champ d'application de l'Accord la plus grande partie des services de transport aérien : les droits de trafic et les

¹⁸⁰ Union à 27 États membres et hors aides spécifiques à la crise économique (chiffres du tableau de bord des aides d'État, mise à jour de l'automne 2011 - COM(2011) 848, op. cit.

services directement liés au trafic.¹⁸¹

Ce regard particulier sur le transport aérien permet de souligner une évolution importante et, comme nous l'avons vu, un traitement assez pragmatique des coopérations entre acteurs économiques du secteur.

Il s'agit du remplacement d'un système fortement régulé entre compagnies aériennes, voire entre pays, par un système composé des dispositifs informatisés de distribution et de réservation. Ce système est la partie émergée de l'iceberg « coopération commerciale » entre compagnies.

Dès lors l'analyse des accords entre les compagnies aériennes et de leur prise en compte par les autorités régulatrices annoncent une réalité : contraintes de repenser totalement leurs stratégies, les compagnies aériennes ont fait preuve de créativité (*Titre 1*) au point que d'autres secteurs font désormais référence à leurs innovations¹⁸². Cette créativité jugée de manière assez bienveillante par la Commission (*Titre 2*) leur permet ensuite d'approfondir leurs liens et de constituer des entités économiques puissantes et compétitives et tout en bénéficiant le plus souvent d'une relative bienveillance¹⁸³.

Titre 1 – La globalisation de l'offre de transport aérien

La réactivité des compagnies aériennes européennes face à la concurrence américaine et à la libéralisation de leur marché déjà marqué par sa grande volatilité, a entraîné la mise en place d'une stratégie de diversification des activités, une réorganisation des lignes autour de plaques tournantes (plates-formes), la création d'un outil marketing pour l'optimisation des rendements et le développement de centrales transactionnelles (Amadeus notamment et pour ne citer que la plus importante) et ainsi que d'une globalisation de l'offre au travers d'une politique systématisée d'alliances.

¹⁸¹ http://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_air_f.htm, consulté le 15 juillet 2013.

¹⁸² SAGLIETTO L., Transport aérien et montée en puissance des systèmes informatisés de réservation, *Gérer et comprendre*, n°75, mars 2004.

¹⁸³ BOSCO D., Droit des concentrations, chronique, *Concentration - Concurrence - Consommation*, Revue Jurisclasseur, n°8-9, août-septembre 2013.

Lancé il y a plus d'une vingtaine d'années, le concept d'alliances permet aux compagnies de contourner les contraintes réglementaires qui interdisent les fusions transcontinentales. Ces pratiques ont largement été mises en œuvre autour de trois compagnies européennes.

La pionnière fut Star Alliance qui regroupe vingt-cinq compagnies dont Lufthansa, United, US Airways, Singapore Airlines. Elle avait été suivie en 1999 par Oneworld, créée par British Airways et American Airlines, puis par Skyteam, lancée en 2000 par Air France et Delta. En quelques années, ces regroupements commerciaux sont devenus des acteurs incontournables du transport aérien.

Aujourd'hui, plus de cinquante transporteurs, dont la totalité des grandes compagnies (à l'exception de celles du Golfe), appartiennent à l'une de ces trois alliances. Selon les chiffres datant de 2010 de l'association internationale du transport aérien (IATA), ces dernières représentent près de 70 % du trafic mondial : 30,7% pour Star, 19,8% pour Skyteam et 17,7% pour Oneworld.

Ces éléments de stratégies ont rendus possibles par deux pratiques que l'on peut présenter dans un ordre chronologique, tant on peut se demander si l'une (*section 1*) ne précède pas nécessairement l'autre (*section 2*) pour aboutir à une structuration du marché (*section 3*) tout à fait particulière.

Section 1 – La logique commerciale de la globalisation

Les trois alliances de compagnies aériennes, Skyteam, menée par le groupe Air France-KLM, Oneworld, formée autour de British Airways, et Star Alliance, regroupée derrière la Lufthansa et Singapore Airlines sont créées sur une base transatlantique (et dans une moindre mesure asiatique).

Car depuis juin 1919 et la première traversée sans escale et d'ouest en est de l'Atlantique Nord¹⁸⁴, les liaisons transatlantiques représentent un symbole fort et une réalité économique incontournable. D'environ 211 000 passagers en 1948, à près de 2,5 millions en 2008 au plus fort des conséquences de la crise économique¹⁸⁵.

Comment comprendre cette formidable course à la taille que représente ces alliances

¹⁸⁴ Traversée effectuée par les britanniques John ALCOCK et Arthur BROWN, entre Saint John's à Terre-Neuve et Clifden en Irlande.

¹⁸⁵ www.lesechos.fr/05/06/2008/LesEchos/20187-124-ECH_le-traffic-aerien-transatlantique-donne-des-signes-de-recession.htm, consulté le 18 août 2013.

mondiales ?

« *L'économie industrielle s'intéresse au fonctionnement des marchés et des industries, à la façon dont les firmes se font concurrence sur ces marchés. L'économie industrielle approfondit l'analyse de la concurrence entre firmes en mettant l'accent aussi sur les variables non tarifaires (stratégies de publicité, de différenciation, investissements en R&D...), par une double approche positive (explicative des faits) et normative (construction de théories, analyse du bien-être).* »¹⁸⁶

Ainsi, toutes ces alliances représentent la logique de développement du transport aérien sur la base d'un service qui se veut toujours plus attractif pour le futur passager : « *the way the earth connects* » proclame Star Alliance.

Cette stratégie est déployée à partir d'un réseau (§1) puis d'une consolidation de ce secteur (§2) à partir d'une politique commerciale bien identifiée (§3).

§1 - Un réseau considérable à moindre frais

« *Un passager veut aller partout ; une compagnie ne peut le transporter partout* »¹⁸⁷. C'est ce constat qui a poussé les compagnies aériennes traditionnelles à développer des réseaux à l'échelle de la planète (A) sur la base d'une maîtrise de leurs coûts (B) et de la recherche constante de synergies (C).

A- L'attrait d'un réseau mondial

Dans l'impossibilité financière et réglementaire de créer des réseaux de vols globaux pour répondre aux besoins des entreprises et des hommes d'affaires, les transporteurs ont préféré unir leurs forces et combiner les réseaux des différents partenaires - via plates-formes aéroportuaires - et les rendre commercialisables à tous les membres, grâce à une arme absolue, le partage des codes (code-share).

Ce système permet en effet à une compagnie de placer ses numéros de vols sur des lignes d'un partenaire. Et donc de vendre des sièges sans avions (notions de capacités décommercialisées) et personnels supplémentaires. À moindres frais, chaque membre étend son réseau de manière considérable. En jouant sur d'autres outils marketing (partage des

¹⁸⁶ BOURREAU M. et VERDIER M., <http://ses.telecom-paristech.fr/bourreau/iren.htm>, consulté le 30 août 2013, op. cit.

¹⁸⁷ www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20120514trib000698428/star-alliance-skyteam-oneworld-quel-avenir-pour-les-alliances-du-ciel-.html consulté le 23 juin 2013.

salons dans les aéroports, réciprocité des programmes de fidélité, combinaisons tarifaires...), les alliances captent et fidélisent ainsi la clientèle affaires et génère des recettes additionnelles sans investissements d'infrastructures importants.

B- La maîtrise des coûts

La maîtrise des coûts peut passer par une recherche d'économie d'échelle et donc par une croissance externe. Swissair s'est ainsi lancée dans une série d'acquisitions ruineuses, devenant le principal actionnaire de la compagnie belge Sabena, de l'allemande LTU, des françaises Air liberté, et Air Littoral pour n'évoquer que les acquisitions européennes. La compagnie aérienne nationale suisse cessait son activité en mars 2002 grevée par une dette trop importante pour supporter des rendements bien inférieurs à ceux escomptés, notamment à cause de la concurrence internationale en pleine expansion à l'époque alors que tout le secteur aérien subissait une la hausse du prix du kérosène.

L'alliance est a aussi un objectif d'économie d'échelle mais sans entamer ses ressources financières. Le transport aérien est une industrie qui a des marges opérationnelles étroites et la recherche de toute synergie de coûts et de recettes s'impose.

Les membres s'unissent aussi pour acheter les fauteuils des classes économiques ou les chariots de service en vol, ce qui représente des volumes d'achats considérables.

On peut comprendre la logique avec le cas SkyTeam. Cette alliance, créée en 2000, représente à la fin 2012, dix-neuf compagnies qui assurent plus de 15 000 vols et a transporté 552 millions de passagers. Cette importance lui a permis de négocier avec les autorités aéroportuaires londoniennes pour regrouper toutes ses compagnies partenaires sur le terminal 4 de London-Heathrow sur un marché britannique où aucune des compagnies membres n'opère historiquement contrairement à OneWorld¹⁸⁸ créée en 1999 dominée notamment British Airways.

Ces mutualisations ne devraient pas aller beaucoup plus loin en ne proposant pas d'acheter les avions en commun. On peut se demander pourquoi les compagnies aériennes n'orientent pas leur politique de réduction des coûts dans cette direction tant les économies sont possibles par la mise en concurrence d'Airbus et de Boeing¹⁸⁹.

¹⁸⁸ 15 transporteurs membres - 340 millions de passagers pour 8 800 vols quotidiens - fr.oneworld.com/news-information, consulté le 23 juin 2013.

¹⁸⁹ LAMIGEON V., le vrai prix des avions d'Airbus et de Boeing, www.challenges.fr/salon-du-bourget-

C- Des synergies de coûts qui restent encore à développer

L'alliance Oneworld, qui réunit onze membres, semblait vouloir marquer une pause dans la course à la taille. Pendant longtemps, la plus riche des trois alliances était « *focalisée sur la qualité, sur les compagnies premium* », dit Patrick Malval, directeur général de British Airways pour l'Europe de l'Ouest, et PDG d'Open Skies.

Dans le même temps, on apprenait sur le site internet de l'alliance, l'arrivée d'Air Berlin, en 2012 et Malaysian Airlines en février 2013, rendant ce regroupement un peu mixte.

L'alliance est donc bien une logique de coopération entre concurrent et, dès lors qu'elle est appuyée par les Etats dont sont issues les compagnies « chef de file », elle permet de se déployer hors de ces frontières historiques et de devenir une compagnie mondiale et de profiter de différents marchés géographiques pour ainsi répartir les risques.

§2 – Le renforcement de ces coopérations commerciales

Le renforcement de ces coopérations commerciales se concrétise par l'élargissement des alliances (A) et questionne le sort des compagnies non incluses dans des alliances (B).

A- L'élargissement des alliances.

Ainsi on pouvait lire que « Les alliances de compagnies aériennes se disputent les marchés à forte croissance »¹⁹⁰. Les trois alliances de compagnies aériennes, Skyteam, menée par le groupe Air France-KLM, Oneworld, formée autour de British Airways, et Star Alliance, regroupée derrière la Lufthansa et Singapore Airlines font les grands les grands titres dans les colonnes « économie » des grands journaux. La décision annoncée le 1^{er} juillet par Finnair de rejoindre l'alliance Oneworld n'est qu'un exemple supplémentaire.

On peut aussi citer Star Alliance qui a accueilli, jeudi 29 novembre 2012, la compagnie du sud de la Chine, Shenzhen Airlines. Cette arrivée conforte sa première place, par la taille et qui concentre encore le marché avec plus de 66 % du trafic mondial assuré par des compagnies membres d'alliances.

Mais les atermoiements des décideurs politiques et économiques autour du sort d'Alitalia

2013/20130612.CHA0743/le-vrai-prix-des-avions-d-airbus-et-de-boeing.html, consulté le 23 juin 2013.

¹⁹⁰ DUTHEIL G., Le Monde, édition du 30 novembre 2012.

portent toutes les attentions sur le sort de la compagnie italienne, membre de l'alliance Skyteam et dont l'actionnaire principal Air France-KLM, semble se poser des questions sur sa participation à long terme. Alitalia serait-il « l'homme malade du transport aérien européen » et à ce titre un exemple de la faiblesse du secteur, comme a-pu-l'être Swissair au début des années 2000 ?

B –le sort des compagnies non incluses dans une alliance

Les alliances sont appelées à s'étendre, principalement, par l'entrée en leur sein de compagnies encore isolées, notamment des compagnies asiatiques comme la taïwanaise Eva Air qui va entrer dans Star Alliance¹⁹¹. Ce sera aussi le cas lors de transferts de compagnies d'une alliance à une autre qui restent possibles, particulièrement en cas de difficultés de l'une d'entre elles et de rachat par une concurrente.

Les risques de forts bouleversements sont importants. Ainsi en Amérique latine, un marché en pleine expansion, une nouvelle entité naît de la fusion entre la brésilienne TAM, membre de Star, et la chilienne Lan Chile, membre de Oneworld. Quel système d'alliance choisir pour la compagnie issue de la fusion ? Pour Star Alliance, la perte de TAM lui ferait perdre pied sur le plus gros marché d'Amérique latine.

En Amérique du Nord, c'est l'avenir d'American Airlines, membre de Oneworld, qui pose question. La situation semblait se dégager avec le projet de fusion avec US Airways (membre de Star). Quel serait le choix des dirigeants de la nouvelle entité ainsi fusionnée ? Maintenir la nouvelle compagnie dans Oneworld, aux côtés de British Airways ou rester dans Star Alliance alors que celle-ci compte déjà United (qui a racheté Continental en 2010).

Il est fort probable que la décision des autorités américaines de s'opposer à la fusion se fonde, non seulement sur des considérations de concurrence sur le marché domestique, mais aussi que la coopération Star Alliance ne renforce sa place dominante sur le marché.

§3 – La concurrence sur le service et non uniquement sur le prix

Ce service est constitué par l'ensemble des destinations (A) et est donc l'objet même des alliances (B).

¹⁹¹ www.staralliance.com/fr/about/member_airlines/, consulté le 22 juillet 2013.

A- le réseau en étoile

Contrairement aux compagnies à bas-coûts et à bas-tarifs, les compagnies aériennes traditionnelles ne peuvent rivaliser sur les prix offerts. Leur réseau en étoile leur permet par contre « de multiplier le nombre des destinations couvertes »¹⁹² et de viser une clientèle pour laquelle le facteur temps est essentiel.

Dès lors, peu importe de prendre une correspondance si cela permet d'arriver à la date prévue à destination. C'est la technique du hub ou plate-forme.

Un *hub*¹⁹³ (de l'anglais *hub airport*) désigne un concept commercial développé aux États-Unis par les compagnies aériennes nationales américaines à la fin des années 1980. Un aéroport est choisi par une compagnie pour y faire transiter une partie la plus importante possible de ses vols et y assurer des correspondances rapides et garanties.

La plupart des compagnies aériennes ont une base d'opération principale, l'aéroport où se situent leurs installations de maintenance des avions. Cette base est souvent utilisée comme plate-forme principale. Les compagnies aériennes à bas prix qui, pour la plupart, n'assurent pas le transfert des passagers et de leurs bagages entre deux vols n'ont pas, par définition, de *hub*. Cette situation a tendance à changer à l'instar de la pratique d'Easyjet sur Londres-Gatwick et Ryan Air sur Charleroi-Brussels South.

Ainsi à la suite des grandes compagnies aériennes américaines qui ont réorganisé leur réseau en faisant de certains aéroports¹⁹⁴ des *gateways* (portes d'entrée) selon la logique de correspondance entre vols intérieurs et vols internationaux, les compagnies européennes traditionnelles sont « affiliées » à un aéroport principal, British Airways à Londres-Heathrow, Air France à Paris-CDG et Lufthansa à Francfort.

B- Le nombre de compagnies aériennes fait la force d'une alliance.

Si on se borne à prendre en compte les seules compagnies Air France et KLM, elles proposent à leurs passagers 230 destinations vers 113 pays. Avec les autres membres de l'alliance Skyteam, leurs clients peuvent voler vers 900 destinations dans 173 pays.

¹⁹² www.latribune.fr, Star alliance Skyteam Oneworld, quel avenir pour les alliances du ciel, op cit.

¹⁹³ Pour l'école de Chicago (Posner puis Evans et Schmalensee), la politique de concurrence peut s'accommoder d'abus de marché : le monopole peut être une structure de marché naturelle en présence de fortes économies d'échelle, ce qui est le cas des plates-formes. Par ailleurs, ce pouvoir de marché est propice à l'innovation.

¹⁹⁴ Atlanta (Delta), JFK Airport à New York et Miami (American), Newark (Continental), Philadelphie (US Airways), Chicago, Washington-Dulles et San Francisco (United), Los Angeles (Delta).

Skyteam a atteint 19 membres avec l'ajout de quatre compagnies – Aerolineas Argentinas, Saudi Arabian Airlines, Garuda et Middle East Airlines. Mais elle est encore loin de Star Alliance qui pèse 25 % du trafic mondial avec ses 27 membres qui assurent 21 500 vols et desservent 1 400 aéroports. En 2012, l'alliance aura transporté environ 680 millions de passagers.

L'objectif est de couvrir les zones blanches, c'est-à-dire les destinations où les alliances ne sont pas. Celles-ci se situent principalement en Inde, Chine, et en Amérique du Sud, zones de forte croissance. Les compagnies chinoises sont particulièrement courtisées tout comme leurs consœurs indiennes.

Skyteam et Star Alliance se disputent un accord de coopération avec Jet Airways, une des plus importantes compagnies indiennes¹⁹⁵, mais qui pour l'instant se borne à développer des partages de code ou une billetterie électronique en partenariat, qui lui permet de vendre des billets sur les destinations d'autres compagnies.

La différence est saisissante entre ces deux logiques : celle d'alliances de compagnies anciennes et qui tentent de « survivre » dans un gigantesque marché et d'autre part, celle d'une compagnie qui n'est pas plus récente (elle fut créée en 1993) mais qui, parce qu'elle a comme marché domestique un pays en pleine expansion économique, n'a pas la nécessité de s'allier durablement avec d'autres compagnies aériennes.

Une forte restructuration s'opère dans le secteur. Les analystes du secteur des transports aériens estiment qu'il y a encore trop de compagnies. Les alliances vont donc avoir un rôle à jouer car beaucoup de transporteurs fusionnent ou fusionneront, sans aller jusqu'à la disparition d'une alliance.

Section 2 – Le devenir de ces alliances

Les compagnies aériennes cherchent à exploiter des économies de gamme et de densité et/ou à éviter les problèmes d'instabilité du marché.

Dès lors, il existerait une progressivité dans l'intensité des relations entre compagnies aériennes (§1) la prise de participation voire de contrôle (§2) se comprend comme une étape

¹⁹⁵ <http://www.jetairways.com/FR/FR/AboutUs/OurNetwork.aspx>, consulté le 26 août 2013.

de plus dans la concentration du marché et aboutir ainsi à la création de véritables « champions européens ».

§1 – une logique temporelle

Cette logique implique une progressivité (A) dans les rapprochements entre compagnies aériennes et pose la question de l'avenir des alliances (B).

A- Une logique de progressivité dans les relations

Plus haut degré de coopération commerciale dans le transport aérien, ces systèmes de coopération sont-ils un préalable à des fusions futures ? Il semble, à étudier le phénomène, qu'il y ait en effet une logique temporelle dans le fait que de nombreuses alliances aient concrétisé leur rapprochement par une prise de participation voire de contrôle.

Les alliances sont exemptables pour six ans et cela impose donc de renouveler la procédure devant la Commission avec un aléa quant à sa décision malgré sa bienveillance et/ou la prévisibilité de ces décisions (publication de lignes directrices et d'autres communications).

Les accords de coopération pourraient être aussi envisagés comme une période d'observation¹⁹⁶ : les compagnies aériennes partenaires « apprennent à se connaître » dans une société où l'information est essentielle. L'effet d'expérience permet cette phase d'apprentissage pour envisager au terme de l'accord, une entreprise commune, un lien capitalistique direct sous forme d'une prise de participation (Air France-KLM dans Alitalia) ou au plus la fusion (Air France et KLM).

B- Le choix de l'entreprise commune

C'est le cas le plus fréquent dans les relations transatlantiques. Les « joint-ventures »¹⁹⁷ sont vécues comme des alliances dans les alliances et donc sont créés dans la perspective d'un approfondissement de l'alliance et préfigurent parfois une prise de participation voire une fusion (Air France-KLM et Alitalia).

Elles ont néanmoins commencé à voir le jour à travers des accords spécifiques entre

¹⁹⁶ SAGLIETTO L., pouvait-on prévoir la fusion Air France/KLM ? Une analyse en termes de réseaux sociaux, *Networks and communication studies*, vol. 20, n°1-2, 2006.

¹⁹⁷ On préféra le terme d' « entreprise commune » à celui de coentreprise, un terme employé abusivement dans le secteur aérien car elles ne donnent pas lieu à des liens capitalistiques

plusieurs partenaires d'une même alliance sur des zones géographiques bien précises.. Il s'agit, en fait, d'un système de partages de coûts et de recettes sur un plan de vols commun, avec une harmonisation des forces commerciales, des prix, des horaires.

C'est ce que font, depuis 2008, les membres de Skyteam Air France-KLM, Delta, Alitalia et CSA sur l'axe transatlantique. Lufthansa, United et d'autres membres de Star Alliance ont emboîté le pas, puis un tel système a été reproduit sur l'axe transpacifique avec All Nippon Airways. American, British Airways et Iberia (et JAL sur le transpacifique) ont fait la même chose.

On peut considérer que sur les vols entre l'Europe et les Etats-Unis, les compagnies fusionnaient leurs activités. Air France n'hésite pas à parler de « fusion virtuelle ». Ce système peut aussi se limiter à deux compagnies (il avait été créé ainsi il y a moins de 20 ans par Northwest et KLM). Singapore Airlines et SAS (membres de Star) ont annoncé ce lundi la création d'une telle coentreprise entre Singapour et la Scandinavie, donnant un nouvel exemple de la souplesse de fonctionnement recherché par les partenaires de telles alliances.

C- L'avenir aux fusions

Tout dépend des objectifs des parties prenantes. Les fusions entre compagnies d'un même continent sont autorisées et plutôt encouragées dans la mesure d'un rapprochement entre compagnies étrangères¹⁹⁸.

Mais les mariages transcontinentaux, se heurtent à la rigidité du cadre réglementaire et juridique aux Etats-Unis et dans la plupart des pays d'Asie. Ainsi, une compagnie européenne n'ayant pas le droit de créer ex nihilo une filiale en Asie ou de racheter un transporteur asiatique, les transporteurs sont obligés d'utiliser les alliances.

Cette course à la concentration semble inéluctable face à la crise économique renforcée par la volatilité (plus que la flambée) du prix du kérosène. L'union entre les transporteurs permet de faire des économies d'échelle et de couvrir le plus de destinations possible. Une nécessité pour partager les risques entre les grandes zones de clientèle (Europe - Etats-Unis - Asie - Amérique du sud).

¹⁹⁸ Les trois affaires RyanAir/Aer Lingus sont éclairantes à ce propos, la Commission ayant à nouveau refusé au début de l'année 2013 la fusion de ces deux compagnies irlandaises.

§2 – les concentrations capitalistiques et la création de champions européens

Les efforts continus pour faire de l'Europe une économie compétitive (A) se déclinent dans le secteur du transport aérien par la constitution de groupes puissants (B) qui remettent au goût du jour la notion de champion non plus nationaux mais européens (C).

A- Le Conseil européen « compétitivité » des 25 et 26 novembre 2010

Lors de ce Conseil européen deux perspectives sont évoquées. Premièrement que les entreprises européennes, et particulièrement dans le transport aérien, doivent pouvoir bénéficier des opportunités liées à la libéralisation des échanges et l'intégration économique et financière dans l'Union Européenne.

En effet, un marché plus vaste pousse à la concentration. Un certain nombre de groupes ont une dimension européenne affirmée qui se trouve facilitée par l'intégration politique sans cesse plus poussée, la monnaie unique, l'élargissement à l'Est et l'harmonisation réglementaire. On évoque ainsi une Europe des industries de défense, et l'on connaît déjà le consortium Airbus (EADS).

Deuxièmement, les politiques publiques sont fortement intégratrices. Malgré la critique d'opérations plus politiques qu'industrielles, les politiques des « champions nationaux » renforcent le pouvoir de marché de ces entreprises. L'intervention des gouvernements, français pour soutenir la fusion contestée Air France/KLM, ou allemand pour faciliter l'absorption d'Austrian Airlines par Lufthansa, démontrent l'intérêt stratégique de ces questions pour les autorités nationales.

Les politiques de la concurrence vont paradoxalement dans ce sens : au nom de l'emploi et de l'intérêt national la Commission est plus sévère avec les aides d'Etat pour soutenir telle ou telle compagnie aérienne si elles ne s'accompagnent pas d'une prise de contrôle par une consœur¹⁹⁹.

B- La constitution d'un groupe

Lufthansa est longtemps restée en dehors de ces opérations financières pour devenir l'opérateur aérien le plus entreprenant. Après avoir absorbé Swiss en 2005 et Brussels

¹⁹⁹ Lufthansa a ainsi pour 220 millions d'euro, racheté Austrian Airlines qui dans le même temps obtenait le feu vert de la Commission pour une recapitalisation de 500 millions sur fonds publics.

Airlines en 2008, le transporteur allemand a racheté Austrian Airlines et British Midland (BMI) en 2009, pour revendre trois ans plus tard la compagnie britannique à British Airways. Après avoir longtemps hésité, British Airways, a fusionné en avril 2010 avec Iberia et créé ainsi International Airlines Group. Le nouveau groupe dispose ainsi d'un point d'un nouvelle plate-forme à Madrid ce qui lui ouvre le marché de l'Amérique du Sud.

Avec 398 avions, volant vers 200 destinations et transportant plus de 50 millions de passagers chaque année, ce groupe est le troisième plus grand groupe en Europe et le sixième dans le monde, en fonction des revenus²⁰⁰.

En Europe, le sort de TAP Portugal (Star Alliance), en vente, qui pourrait changer d'alliance si elle était rachetée par International Airlines Group (IAG), holding du couple British Airways-Iberia. Encore faut-il que cette opération se fasse alors que British Airways semble se tenir à distance. L'avenir de TAP Portugal, très puissant sur le Brésil, a été assombri notamment par la fusion LATAM issue des compagnies brésiliennes TAM et chilienne Lan en juin 2012.

Il y a aussi le dossier Alitalia, membre de Skyteam avec Air France-KLM qui possède 25% du transporteur italien avec une possibilité, selon les termes du pacte d'actionnaires, de prendre la totalité début 2013. Mais si pour une raison ou pour une autre les industriels italiens choisissaient un autre allié, Lufthansa pour ne pas la citer, Alitalia quitterait Skyteam. Peut-être que les négociations actuellement en cours²⁰¹ avec Etihad, la compagnie aérienne d'Abu Dhabi, pourront être la solution au feuilleton Alitalia qui dure depuis 2001 et sa fusion avortée avec KLM et sa recapitalisation en 2005.

C- Les compagnies porte-drapeau

Plusieurs de nos voisins ont vu leur compagnie porte-drapeau perdre son autonomie, voire disparaître. Trois pays, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, ont réussi jusqu'à présent à conserver leur compagnie historique. Chacune d'entre elles s'est renforcée et a construit une alliance avec des partenaires du monde entier.

C'est le cas d'Air France-KLM fusionnée en 2004 et qui domine Skyteam créée en 2000, de OneWorld²⁰² créée en 1999 dominée par British Airways et enfin de Star Alliance²⁰³ créée en

²⁰⁰ www.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240949&p=aboutoverview, consulté le 20 août 2013.

²⁰¹ www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/reuters-00544661-alitalia-negocie-un-accord-commercial-avec-etihad-presse-597688.php, consulté le 26 août 2013.

²⁰² 15 transporteurs membres - 340 millions de passagers pour 8 800 vols quotidiens - fr.oneworld.com/news-information, consulté le 22 juin 2013.

1997 à l'initiative de la compagnie Lufthansa.

Mais leurs difficultés, notamment financières, sont réelles ce qui est un des dossiers les plus préoccupants de l'IATA.

« Sous le thème de la « Pérennité du transport aérien », les objectifs de la conférence, établis par le Conseil, consistent à élaborer des éléments d'orientation, et un plan d'action, concernant un cadre réglementaire mondial. Outre les domaines particuliers concernant la réglementation des services de transport aérien international, comme l'accès aux marchés, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, la protection du consommateur et l'imposition, on examinera également un point consacré spécialement à l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. On développera alors en mettant l'accent sur les meilleurs moyens de mise en œuvre en vue de bâtir un système de transport aérien international plus durable.²⁰⁴ »

Section 3 – La prise en compte d'une concurrence multiple

La concurrence dans les transports permet aux citoyens de bénéficier de transports efficaces et à moindre coût en créant de véritables réseaux à dimension continentale.

Le secteur du transport aérien européen est donc fortement structuré par des alliances constituées autour de quelques compagnies aériennes traditionnelles. Cette situation est très largement issue d'une concurrence venant de l'offre de transport des compagnies à bas-coûts et à bas-tarifs (§1) sur le moyen courrier.

Mais l'activité la plus rentable et qui apparaissait la mieux protégée par ces alliances, est actuellement fortement soumise à une concurrence issue des compagnies aériennes des Etats du Golfe persique (§2).

§1 - La problématique des compagnies à bas-coûts dites « low-cost »

La particularité de l'offre low-cost (A) commence à s'estomper (B) par l'hybridation des compagnies aériennes traditionnelles comme low-cost, les unes prenant aux autres des

²⁰³ Le réseau Star Alliance regroupe 27 transporteurs membres pour plus de 21 000 vols quotidiens et environ 670 millions de passagers (chiffres 2012 www.staralliance.com/fr, consulté le 22 juin 2013).

²⁰⁴ Organisation de l'aviation civile internationale, Note de travail, Conférence mondiale de transport aérien, Montréal, 18 – 22 mars 2013.

éléments de stratégie différents.

A- l'offre de transport des compagnies low-cost

Les compagnies à bas-coûts et bas-tarifs sont dites de point-à-point alors que leurs consœurs traditionnelles seraient développées en réseau (ou en étoile). Il n'y aurait donc pas vraiment de concurrence entre elles, la clientèle n'étant pas vraiment la même²⁰⁵.

Dès lors, comment comprendre les critiques formulées par les compagnies traditionnelles quant aux décisions de la Commission à propos des aides d'Etat au développement des aéroports régionaux et au démarrage de nouvelles liaisons ?

La Commission est en faveur du développement de nouvelles liaisons aériennes et de relier une région d'Europe à une autre. Toutes les compagnies doivent avoir accès, dans les mêmes conditions, aux aides au démarrage que pourront accorder les aéroports, ce qui doit particulièrement intéresser les compagnies à bas coûts, qui ont largement fondé leur développement sur l'exploitation de telles lignes.

« Ce développement rend l'offre de services aériens en Europe plus vaste et plus abordable pour les consommateurs européens : c'est un signe de la réussite de la politique d'ouverture à la concurrence du ciel européen qui a été voulue par la Commission européenne dès 1992. La Commission entend poursuivre dans cette voie et continuera donc d'assurer des conditions de concurrence équitables pour tous, associée au respect des plus hauts niveaux de sécurité, dans le ciel européen »²⁰⁶.

B- La fin de la distinction réseau en étoile ou offre point-à-point ?

Car les compagnies à bas coûts sont-elles toujours incompatibles avec les alliances ? Il est évident que leur modèle de dessertes de point-à-point, ou de distribution sur Internet complique les rapprochements. Mais ces obstacles sont aujourd'hui surmontables. L'évolution du modèle de certaines compagnies à bas coûts autorise des partenariats avec des compagnies classiques. Air France les multiplie depuis quelque temps (Gol au Brésil, Westjet au Canada) et dans le même temps, développe sa filiale Transavia sur une offre « loisir » pour ne pas évoquer le mot qui fâche de « low-cost ». Il en est de même pour la

²⁰⁵ Les passagers des compagnies à bas-coûts et à bas tarifs ont-ils les mêmes contraintes de temps qu'un client des navettes Air France ou de lignes entre deux capitales européennes ?

²⁰⁶ Commission Européenne, Aides d'État : la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes, IP/13/644, 03 juillet 2013.

création de la compagnie HOP !, qualifiée de « value cost » par les responsables d'Air France-KLM²⁰⁷.

Cette stratégie va dans le sens de l'évolution du marché, mesurée par la DGAC : entre juin 2012 et juin 2013, « *la baisse des prix des voyages intra-métropolitains est encore très importante ce mois-ci (-7% entre juin 2012 et juin 2013, après -5,5% en mai et -8,7% en avril).* »

Les vols court et moyen-courriers de HOP! doivent donc s'intégrer dans la nouvelle organisation du groupe mise en place dans le cadre du plan de restructuration *Transform 2015*²⁰⁸ qui vise à économiser 2 milliards d'euros pour réduire la dette du groupe, qui était de 6,24 milliards d'euros en juin 2012. La fusion des trois compagnies régionales Brit Air, Régional et Airlinair a pour objectif de réduire leurs coûts de 15% en deux ans.

Par ailleurs, un nombre important d'aéroports régionaux figurent parmi ceux qui connaissent les taux de croissance les plus élevés, en raison du succès remporté par les transporteurs à bas coûts qui s'en servent comme plateformes principales. Ceci renforce leur attrait et par ailleurs devient un élément majeur en termes de maillage du territoire en contribuant à la croissance du marché intérieur.

C- les compagnies hybrides

De fait, les compagnies *low-cost* peuvent s'intégrer à une alliance. Car finalement le modèle de développement commercial et économique des *low-cost* est plus complexe que cette appellation ne le laisse penser.

On peut prendre par exemple la différence essentielle entre Easyjet et Ryan Air qui ont fait le choix d'un développement radicalement différent : la première n'assure pas ou peu de vols depuis des aéroports régionaux quand la seconde s'en est fait une spécialité (Beauvais pour Paris, Charleroi pour Bruxelles, Gérone pour Barcelone, etc).

La société canadienne Air Transat ou l'entrée d'Air Berlin dans l'alliance Oneworld apportent un autre élément d'analyse. Leur modèle est en effet hybride avec un mélange d'ingrédients provenant des *low-cost* (services proposés fort réduits), des transporteurs charters (saisonnalité de certaines de leur destination), mais aussi de compagnies classiques (confort notamment).

²⁰⁷ l'indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP), 2013, op. cit.

²⁰⁸ <http://corporate.airfrance.com/fr/strategie/transform2015/>, consulté le 30 juillet 2013.

L'attrition des réseaux court et moyen-courrier des transporteurs traditionnels sous les coups de boutoirs des *low-cost* constitue un enjeu de taille pour les alliances.

On peut donc considérer que contrairement à leur première estimation, les compagnies traditionnelles sont bel et bien concurrencées par les compagnies à bas-coûts, celles-ci ayant largement contribué à offrir une alternative de transport aux consommateurs.

La Commission semble le penser alors qu'elle propose un projet de règles révisées en matière d'aides d'Etat concernant le financement public des aéroports et l'octroi d'aides au démarrage aux compagnies aériennes.

*« [...] Les prochaines lignes directrices sur les aides d'État seront un élément clé pour permettre la réussite et la compétitivité du secteur aérien européen. Elles préserveront une concurrence équitable quel que soit le business model des différents acteurs – qu'ils soient des compagnies aériennes nationales ou des transporteurs low cost, des grandes plateformes aéroportuaires ou des aéroports régionaux »*²⁰⁹

§2 – L'émergence des compagnies du Golfe

L'émergence des compagnies du Golfe et de l'Asie du Sud-est et du sous-continent indien est caractérisée par des compagnies aériennes hors réseaux (A) et qui se développent très vite, posant un vrai dilemme aux compagnies européennes (B).

A- Les compagnies hors réseaux

Les compagnies du Golfe Emirates, Qatar Airways se sont tenues jusqu'ici à l'écart des alliances. La stratégie est claire : relier n'importe quelle ville du monde à une autre avec une seule escale : Dubai.

Ainsi, ces compagnies cherchent, comme les alliances, à couvrir le globe mais à elles toute seules. D'où les imposantes commandes d'avions et les campagnes de recrutement des personnels navigants en Europe alors que les compagnies aériennes du continent ont arrêté d'embaucher.

Par ailleurs, sur un critère commercial, Emirates a toujours déploré le manque d'harmonie en termes de qualité de services entre les différents membres d'une alliance. Le schéma de

²⁰⁹ Commission Européenne, Aides d'État : la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes, IP/13/644, 03 juillet 2013, op. cit.

Qatar Airways est assez similaire.

Celui d'Etihad (Abu Dhabi), est, en revanche, différent. La compagnie multiplie les accords bilatéraux avec d'autres transporteurs et se dit intéressée à rejoindre une alliance sans pour autant renoncer à acquérir une compagnie aérienne européenne et ses créneaux aéroportuaires.

B- le dilemme des compagnies européennes

La position des compagnies aériennes européennes est ambiguë, alternant entre méfiance et fascination.

Jusqu'ici les alliances étaient hostiles à accueillir ce type de transporteurs qu'elles accusent de distorsion de concurrence en raison du soutien de leur Etat-actionnaire dont ils bénéficient. En outre, ces compagnies du Golfe ne leur apporteraient pas d'avantage concurrentiel en termes de réseau ou de marché : les avions de dernière génération peuvent relier l'Europe au sous-continent indien ou à l'Asie du Sud-Est sans escale au Moyen-Orient²¹⁰.

Pour autant, le discours évolue, en particulier concernant Etihad. Les discussions avec Air France-KLM, si elles aboutissent, peuvent très bien déboucher sur l'entrée de la compagnie d'Abou Dhabi dans Skyteam.

Cette situation a finalement permis aux compagnies aériennes traditionnelles de déplacer le degré de pouvoir monopolistique qu'elles détenaient du fait de leurs droits conférés par les accords bilatéraux vers le contrôle de leurs droits d'accès aux aéroports et des canaux d'information puis par l'opportunité offerte par les alliances et les fusions.

Mais comme nous l'avons vu, cet état de fait est fortement remis en cause par l'apparition de nouvelles formes de concurrence plus que par les décisions des autorités régulatrices.

Titre 2 – La position des autorités régulatrices

Dans l'affaire Air France-KLM / Royal Air Maroc²¹¹ la concentration proposée n'entamait pas l'efficacité de la concurrence, les aéroports desservis n'étant pas « monopolisés »,

²¹⁰ Il est loin le temps où dans les années 50, le voyageur passait plus de trente heures d'avions pour relier Saïgon à Marignane en faisant escale à Calcutta, Karachi et Beyrouth.

²¹¹ Décision de la commission du 19 mai 2009 dans l'affaire N COMP/M.5380 – Air France-KLM/Royal Air Maroc/JV.

contrairement à la situation issue du projet entre Aegean Airlines et Olympic Air. Cette fusion aurait créé un quasi-monopole sur neuf liaisons aériennes dans le marché pertinent. Le fait que les aéroports concernés ne soient pas saturés et donc ouverts à une éventuelle concurrence n'a pas été dans le sens des compagnies aériennes alors qu'elles proposaient de restituer des créneaux aéroportuaires.

« Depuis 2004, la Commission a examiné 15 concentrations et plusieurs alliances dans le secteur du transport aérien. La présente décision est la troisième interdiction qu'elle prononce. La première concernait la tentative initiale de rachat d'Aer Lingus par Ryanair en 2007, la deuxième, le projet de rachat d'Aegean Airlines par Olympic Air en 2011. Toutes les décisions d'interdiction ont été prises à l'encontre d'opérations impliquant deux compagnies aériennes possédant des bases importantes dans le même aéroport «d'attache».²¹²

Le transport aérien est traditionnellement un secteur réglementé. Comme l'indique le rapport de l'OCDE sur le transport aérien (1997), les autorités américaines ont en partie soustrait à la législation antitrust certaines pratiques qui relevaient théoriquement d'une sanction. L'attribution de cette immunité a particulièrement bénéficié aux accords Northwest-KLM (1989), United-Lufthansa et Delta-Swissair-Sabena-Austrian. Nous ne serons pas étonnés de voir dans cette liste deux accords qui deviendront les piliers d'alliances plus larges (Skyteam et Star Alliance) et qui ont pu aussi bénéficier d'une politique « compréhensive » des autorités régulatrices européennes.

C'est donc l'analyse de l'utilisation de ces règles de concurrence (*Section 1*) dans un contexte de recours au marché (*Section 2*) qui nous permettra de comprendre cette relation avec la politique industrielle.

Section 1 – L'utilisation des règles de concurrence

Si on admet que la concurrence efficace est cette situation où sur un marché toute concurrence est possible²¹³ alors l'affaire Easyjet contre la Commission européenne jugée par le Tribunal le 4 juillet 2006 est un « cas d'école ».

Son étude, dans le cadre fixé par le Règlement (CE) n°139/2004 du Conseil²¹⁴, guidera nos prochains développements. Ce « Règlement CE sur les concentrations » pose deux

²¹² Décision de la Commission européenne dans l'affaire du projet de concentration entre Aegean Airlines et Olympic Air, IP/11/68, le 26 janvier 2011.

²¹³ BAUMOL W. cité par RIEM F., 2008, op. cit.

²¹⁴ Issu du Règlement n°4064/89 modifié par le règlement (CE) n°1310/97 du Conseil, du 30 juin 1997.

conditions pour son application : une position dominante créée ou renforcée et des conséquences sur la concurrence effective (entrave significative dans le marché commun ou sur une partie substantielle de celui-ci).

Les arguments de la requérante Easyjet sur la concurrence efficace (§1) sont intéressants pour comprendre la position de la Commission quant à la concurrence efficace entendue comme la possibilité d'une concurrence effective (§2).

§1 - Le principe de la concurrence efficace

Donc la concurrence n'est pas vraiment effective ? Cette affaire révèle le débat sur les objectifs de la Commission et sur le contrôle de l'opportunité de prise de telles ou telles mesures correctives, leur mise en place contrôlée par les juridictions.

La concurrence efficace repose sur l'idée d'une concurrence potentielle comme l'évoque Fabrice RIEM (2008). Ainsi, dans le transport aérien, l'étude de l'offre des aéroports (A) participe à l'analyse de la Commission de la potentialité de la concurrence (B) entre compagnies aériennes qui prévoient une coopération plus ou moins renforcée.

A- la substituabilité des offres des aéroports

Dans l'affaire étudiée, les arguments de la partie requérante se basaient sur l'absence de réalité économique des engagements de restitution des créneaux aéroportuaires. En effet, il ne peut y avoir, selon elle, de substituabilité car les deux aéroports ne sont pas vraiment comparables (taille, éloignement par rapport au centre de Paris, localisation géographique de l'un par rapport à l'autre, spécialisation des destinations - long-courriers depuis Paris-CDG et court et moyen courriers depuis Orly, *low-cost* à Orly - du fait de la différence notable des tarifs des services aéroportuaires²¹⁵).

Autant d'éléments que la Commission reconnaît mais qui n'exclut pas, pour autant, la substituabilité des offres aéroportuaires, d'un strict point de vue de l'attribution des créneaux aéroportuaires : elle se fait sur les deux aéroports et la restitution des créneaux par Air France et KLM se fera sur la même base, ce qui permet aux nouveaux entrants de solliciter un créneau sur l'un ou l'autre des aéroports selon leur modèle économique (Paris-

²¹⁵ Ces spécificités commerciales sont issues des caractéristiques des infrastructures des aéroports, point 108 de l'arrêt cité, op. cit.

CDG pour le réseau en étoile ou Orly pour le point-à-point).

Le Tribunal rappelle (point 99 de l'arrêt) que la substituabilité est celle de l'offre mais aussi d'un point de vue de la demande : les offres de transport terrestre pour se rendre à l'un ou l'autre des aéroports les rendent équivalents pour la facilité d'accès.

Le Tribunal refuse l'idée de sous-marchés et donc d'absence de substituabilité. L'existence d'une clientèle d'affaires pour qui le facteur temps est primordial alors que pour les autres segments de la clientèle des aéroports ce facteur est de moindre importance, n'est pas pertinente pour contredire l'analyse de la Commission.

La juridiction écarte, ainsi, un peu rapidement à notre avis, la substituabilité par rapport à la clientèle et démontre une assez grande clémence envers la Commission.

B - la situation concurrentielle future dans l'hypothèse d'un refus de la concentration

Easyjet reproche à la Commission de ne pas avoir pris en compte la stratégie de KLM alors qu'elle aurait pu s'inscrire dans la cadre plus large de la libéralisation du ciel européen, libéralisation dont la Commission a la charge : en fusionnant Air France évite que KLM devienne le nouvel entrant grâce aux créneaux attribuables sur les aéroports d'AdP (point 111 et suivants). Il y a donc disparition d'un concurrent potentiel et accroissement de la position dominante d'Air France.

L'appréciation du Tribunal est intéressante car il valide les différents constats de la Commission pour une autre réglementation (celle de l'attribution des créneaux horaires) en énonçant que KLM n'était pas un concurrent direct important d'Air France et que par ailleurs la libéralisation du ciel européen a des conséquences trop « difficile à mesurer » pour estimer que cette entreprise aurait pu devenir un concurrent potentiel sur les aéroports parisiens.

Ainsi, le Tribunal valide la structure de marché par plates-formes : en son point 118 de l'arrêt, la juridiction estime que « *une compagnie aérienne en réseau ne peut être considérée comme un concurrent potentiel sur une liaison que si celle-ci est susceptible d'être reliée directement à sa plate-forme* ».

Par ailleurs, la juridiction rappelle le poids de l'histoire car « *tout nouvel entrant sur ces liaisons serait logiquement la compagnie nationale du point d'origine ou de destination desdites liaisons ou une compagnie à bas coûts* ».

Ainsi, KLM étant essentiellement basée à Amsterdam, la compagnie ne peut être un

concurrent potentiel sérieux pour Air France, à moins qu'elle ne puisse offrir un service d'acheminement de sa clientèle depuis Paris vers Amsterdam pour alimenter ces vols long-courriers.

La Commission valide en quelque sorte une opération capitalistique et commerciale entre concurrents, certes, mais surtout entre compagnies aériennes complémentaires faisant alors émerger une entreprise plus grande, plus puissante, car économiquement viable et proposant dès lors des services et des tarifs attractifs pour le consommateur européen.

La politique de la concurrence est conçue comme permettant un interventionnisme juridique pour empêcher la concentration du pouvoir économique et, donc, permettre une concurrence effective, sinon efficace.

§2 - De la concurrence efficace à la concurrence effective

La Commission dans les affaires de concentration étudie la qualité des engagements et leur efficacité quant au rétablissement de la concurrence (libre-entrée et transfert d'une activité viable, attractivité pour les compagnies à bas coûts, insuffisance dans la cession des créneaux horaires, absence d'identification d'un nouvel entrant et de mise en place rapide de son entrée sur le marché).

La compatibilité de la concentration avec le marché commun impose que les engagements pris par les parties prenantes reposent sur une certaine diversité (A) et qualité (B) pour permettre ainsi une concurrence effective (C).

A- La diversité des engagements pris

La diversité des engagements pris repose sur la définition du marché pertinent : l'approche O&D, c'est-à-dire le couple formé par le lieu d'origine et le lieu de destination. A l'opposé pour Easyjet il faut envisager un marché plus large (le marché général des loisirs/vacances) : non seulement les liaisons pour lesquelles il y a un chevauchement entre les offres Air France et KLM mais aussi les marchés connexes, ceux pour lesquels il n'y a pas de chevauchement des offres.

L'avantage concurrentiel d'une compagnie aérienne est l'offre la plus large possible et donc il faut prendre comme un tout, donc l'offre Air France-KLM (point n°49 de l'arrêt cité).

Ainsi, le Tribunal rappelle à la suite de la Commission que, dans la mesure du principe de

proportionnalité, les engagements pris par les parties prenantes « *ne sauraient être perçus comme un moyen de favoriser, sans raison concurrentielle, un éventuel concurrent désireux de pénétrer un marché en particulier* ».

Dès lors, ces engagements sont le plus souvent, dans les affaires de coopération ou de concentrations, la mise à disposition sans compensation financière, un certain nombre de créneaux horaires formant un ensemble cohérent et donc exploitable.

On peut aussi envisager le gel des fréquences pour éviter ainsi que le nouvel ensemble ne « tue » le nouvel entrant par une hausse de son offre. Enfin, la Commission est sensible à offrir la possibilité de nouveaux entrants « a minima » par les accords interlignes, relatifs à des quotes-parts ou de capacité décommercialisée.

Ces accords proposent ainsi un accès à différents niveaux du transport aérien, respectivement, sur l'ensemble des liaisons aériennes, sur une liaison particulière ou enfin sur un avion.

Les compagnies aériennes peuvent aussi prévoir l'accès à leur programme de fidélisation ou à leur service intermodal.

Ces engagements présentent dans cette affaire, certaines particularités : ils sont tous envisagés et pour ceux qui concernent les créneaux horaires à durée illimitée. Ceci peut s'expliquer par le fait que nous sommes en face d'une fusion, donc d'une certaine irréversibilité.

B- La qualité des engagements pris

Ainsi, à la suite des cessions de créneaux et des autres mesures correctrices (accès au programme de fidélisation, accords interlignes), les compagnies souhaitant entrer, y compris celles à bas coûts, le pouvaient sans difficulté. (Points 143 et 144).

Donc contrôle par le Tribunal de l'efficacité de ces mesures pour établir une concurrence effective : cession de créneaux mais aussi accords de capacité décommercialisée.

Sur ce point, la cession des créneaux aéroportuaires est contestée car elle ne serait pas efficace. En rappelant les affaires LH/SAS/UA²¹⁶ et Swissair/Sabena²¹⁷, Easyjet estime que « *les cessions de créneaux horaires n'encouragent pas de nouvelles entrées ou n'aboutissent*

²¹⁶ Les accords de coopération entre Lufthansa (LH) et United Airlines (UA), puis entre SAS et United, puis entre Lufthansa, United et SAS, Décision de la Commission européenne dans les affaires COMP/36.201, 36.076, 36.078 du 28 octobre 2002.

²¹⁷ La prise de contrôle de Swissair dans Sabena, Décision de la Commission européenne 95/404/CE du 19 juillet 1995.

pas à un rétablissement de la concurrence ». Ces cessions sont trop partielles²¹⁸ alors qu'une concentration affecte de manière permanente la structure du marché.

Mais la Commission renvoie aux affaires British Midland/LH/SAS²¹⁹ et British Airways/SN Brussels Airlines²²⁰ pour estimer par contre que ces cessions sont pertinentes car efficaces. Il n'est en effet pas obligatoire de céder en bloc car cela n'aurait d'intérêt qu'en cas d'un seul nouvel entrant, ce qui n'est pas le cas.

Par ailleurs l'amélioration de la desserte du Thalys renforcera la concurrence entre les deux pôles aéroportuaires. On peut douter de la pertinence de cet argument alors qu'à la suite de la fusion, les sociétés Aéroports de Paris et Schiphol Group créent une alliance de premier plan dans l'industrie aéroportuaire via un accord de coopération industriel à long terme et une prise de participations croisées de 8%.

Les arguments de la compagnie Easyjet, même s'ils ont tous été rejetés car mal étayés, portent sur des questions économiques fort pertinentes.

On pouvait ainsi lire aux points 178 et suivants de l'arrêt étudié que les autres mesures correctives (que la cession des créneaux) pour créer le « *degré de certitude et de confiance permettant de garantir le rétablissement d'une structure concurrentielle* » sont insuffisantes. En effet, « *les mesures correctives pâtissent d'un manque d'efficacité et ne parviendraient pas à empêcher l'émergence ou le renforcement d'une position dominante, d'autant qu'elles ne seraient pas économiquement et stratégiquement cohérentes* ».

Easyjet conteste ainsi le fait que la Commission n'ait pas identifié une activité viable à céder et donc à racheter. La compagnie à bas-coûts renvoie au fait que dans ce cas il subsiste encore des barrières importantes à l'entrée, notamment par l'absence de cession d'aéronefs.

Le Tribunal rejette cet argument comme inopérant car il y a des aéronefs à louer et d'occasion et donc cela ne représente pas véritablement une barrière à l'entrée.

La Commission estime que la principale barrière à l'entrée reste les créneaux horaires et qu'elle gère cela sur un autre terrain juridique.

²¹⁸ Les parties prenantes à la concentration envisagée ici avaient gardé plus de 50% de l'ensemble des créneaux horaires disponibles sur chacune des liaisons concernées

²¹⁹ L'accord de coopération entre British Midland, Lufthansa et SAS, notifié le 1^{er} mars 2000, Décision de la Commission européenne dans l'affaire COMP/38.712 du 14 mars 2001.

²²⁰ L'accord de coopération entre British Airways et SN Brussels Airlines, notifié le 25 juillet 2002 et validé par Décision de la Commission européenne (affaire COMP/38.477 – 10 décembre 2002).

C - l'opérateur crucial ou la fin du débat « régulation versus concurrence » ?

La maîtrise des mécanismes de régulation par leur dépositaire alors que le secteur est libéralisé depuis vingt ans montre que la distinction d'une régulation antérieure à la concurrence ne peut littéralement s'appliquer au transport aérien.

Marie-Anne FRISON-ROCHE, en proposant la notion d'« opérateur crucial »²²¹, permet d'éviter le débat de savoir qui de la régulation (ex-ante) ou de la concurrence (ex-post) précède l'autre ou est nécessaire à l'une. Cet opérateur a une « *existence [qui] est requise en soi pour que le marché fonctionne, ce qui implique des règles particulières sur leurs droit et obligations* ». C'est particulièrement le cas pour le gestionnaire d'une infrastructure essentielle.

Mais à la suite d'une décision de la Commission dans le secteur de la téléphonie mobile²²², son acceptation peut être étendue à l'agent économique utilisateur de l'infrastructure. Cette notion présente dès lors l'intérêt, dans ce mémoire, d'éclairer la position de la Commission dans les affaires de concentrations et d'envisager que celle-ci a tenu compte d'une caractéristique importante de ce secteur économique.

On peut se demander si dans l'affaire Easyjet contre la Commission, celle-ci n'a pas fait l'application de cette notion à l'égard d'Air France et de KLM.

La réponse nécessite de revenir sur l'expérience acquise par la Commission dans les affaires d'ententes ou de concentrations. Le début des années 2000 fut prolixe en affaires soumises au contrôle de la Commission, entre les accords de coopération portés par Lufthansa avec SAS et BMI²²³ puis Austrian²²⁴ et enfin avec United Airlines²²⁵.

Au travers de ces affaires et des engagements de restitution des créneaux aéroportuaires ou d'accords de capacité décommercialisée, cet accès ainsi ouvert a-t-il permis de nouveaux entrants ?

La réponse de la Commission est plutôt affirmative à lire les arguments qu'elle oppose à la compagnie Easyjet dans son recours contre sa décision de valider la fusion Air France/KLM (points 169 et suivants de l'arrêt cité). En effet, dans cette affaire jugée en 2006, la

²²¹ FRISON-ROCHE M.-A., proposition pour une notion : l'opérateur crucial, Dalloz 2006, cité par RIEM. F. (2008), op. cit.

²²² Commission, aff. COMP/M.3916, décision du 26 avril 2006, cité par RIEM F., 2008, op. cit.

²²³ Commission européenne, affaire COMP/38.712, 14 mars 2001.

²²⁴ Commission européenne, affaire IV/37.730, 14 décembre 2001

²²⁵ Commission européenne, affaires COMP/36.201, 36.076, 36.078, 28 octobre 2002.

requérante est particulièrement intéressée par la fusion puisqu'elle est l'une des rares compagnies low-cost à utiliser des aéroports d'importance contrairement à sa concurrente Ryan Air.

Ses arguments ont donc porté sur l'efficacité des engagements - viabilité des mesures correctrices, identification d'un nouvel entrant et réelle incitation à son entrée - pris par les parties prenantes à la fusion.

La Commission a fait valoir l'intérêt de la compagnie Volare qui avait déjà pu bénéficier des créneaux restitués lors de l'alliance entre Air France et Alitalia (points 191 et 199). La fusion a donc pu bénéficier à l'émergence de cette compagnie aérienne low-cost italienne, créée en 2003 mais qui ironie du sort a cessé ses activités, en tant que telle depuis le 12 janvier 2009.

Tel est le sort que réserve le marché, ce qui fait craindre à beaucoup les propositions de la Commission pour un marché secondaire des créneaux aéroportuaires.

Section 2 – le recours au marché

L'évocation du marché secondaire des créneaux se trouvait déjà dans le 2^e paquet aéroportuaire²²⁶ mais cette évocation reste, vingt ans, après la principale question qui restait en suspens concernait la possibilité pour les compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires.

Le débat entre les institutions repose sur les effets supposés d'un tel marché. Le Parlement et certains Etats membres ont exprimé la crainte que ce marché ait des effets négatifs sur les vols régionaux, économiquement moins rentables, ou conduire à une spéculation sur les créneaux échangés. A l'inverse, d'autres Etats, ainsi que la Commission, souligne la nécessité d'une application uniforme du système, mettant en garde contre le risque d'une fragmentation du marché.

La Commission dans le projet de refonte propose que d'un échange entre compagnies non structuré (§1), celles-ci puissent bénéficier de la mise en place d'un véritable marché au risque de créer une trop forte dépendance entre compagnies et aéroports (§2).

²²⁶ Commission européenne, Communication relative à l'application du règlement (CE) n°95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, tel que modifié COM(2008) 227 final, le 30 avril 2008, op. cit.

§ 1 - l'échange de créneaux

A l'équilibre, la production correspond exactement à la consommation. Cette coordination entre offre et demande n'est pas l'œuvre d'un gouvernement qui centraliserait toute l'information sur les désirs des ménages et les ressources du pays. Elle est rendue possible par l'adoption du prix d'équilibre par tous les acteurs du marché.

La création d'un véritable marché secondaire (A) est débattue autour de la définition même de ce marché (B) doit entraîner une meilleure allocation des créneaux (B).

A- Echange versus monétarisation ?

L'article 8 bis, paragraphe 1, du règlement, énonce que « *les créneaux horaires peuvent être échangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens* ».

Lorsqu'il n'existe pas de marché transparent pour les capacités limitées en créneaux dans les aéroports saturés, les transporteurs aériens en place ignorent souvent les coûts d'opportunité des créneaux qu'ils détiennent ou n'ont pas à les supporter. Par conséquent, il se peut qu'un transporteur aérien conserve un créneau même si sa valeur commerciale dépasse de beaucoup ce que le transporteur gagne à le conserver et à l'utiliser.

La Commission reconnaît néanmoins que des échanges de créneaux contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie, procédé plus communément appelé «marché secondaire», se font dans plusieurs aéroports saturés. Ce procédé a présenté plusieurs avantages, il a notamment permis la création de services supplémentaires sur des routes spécifiques.

Dans sa version actuelle, le règlement omet de traiter la question des échanges contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie pour tenir compte des variations de valeur des créneaux en fonction de l'heure et d'autres facteurs. Étant donné que ces échanges ne sont pas formellement interdits, la Commission n'entend pas ouvrir de procédures d'infraction à l'encontre des États membres dans lesquels ce type d'échange se fait de façon transparente, dans le respect de toutes les autres dispositions administratives pour l'attribution de créneaux prévues par la législation applicable.

B - La recherche constante de l'optimalité

Le constat est amer « *que le nombre de créneaux mis à la disposition des nouveaux arrivants et des transporteurs en place désireux d'exploiter de nouveaux services peut être inférieur à ce qu'il devrait être. Dans ces conditions, il semblerait que l'application du règlement n'ait pas encore systématiquement abouti à une utilisation optimale des créneaux* »²²⁷.

La recherche d'optimalité vise alors à la cohérence entre l'attribution des créneaux et les plans de vol. L'expérience a montré que les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien et les coordonnateurs vérifient rarement de manière systématique et harmonisée que les plans de vol correspondent aux créneaux disponibles dans les aéroports, notamment à ceux attribués à l'aviation générale.

Par ailleurs, les sanctions financières prévues à l'encontre des transporteurs aériens qui exploitent de façon répétée et intentionnelle des vols à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués sont relativement faibles.

Les sanctions sont prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile (ou par délégation, la direction générale de l'aviation civile) et le montant de la sanction peut s'élever à 7 500 € par manquement, et 15 000 € en cas de récidive.

Deux types de manquements sont sanctionnés. Les vols sans créneau horaire attribué au cours des années 2005 et 2006, 15 transporteurs ont ainsi été sanctionnés, pour un montant total de 84 500 €. Les vols exploités de façon intentionnelle à un horaire significativement différent du créneau attribué peuvent faire l'objet de sanctions particulièrement importantes. Ainsi, un transporteur a été sanctionné en 2006 à hauteur de 27 000 € pour des vols réalisés en juillet 2005. En 2001 déjà, un transporteur avait été sanctionné à hauteur de 120 435 €²²⁸.

Cette absence de volonté des autorités d'exercer réellement le pouvoir de contrôle et de sanction, pourrait être aggravée avec la création d'un marché secondaire. Le risque est grand d'associer trop durablement une compagnie aérienne et une plate-forme.

²²⁷ Commission européenne, Communication relative à l'application du règlement (CE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, tel que modifié, COM(2008) 227, 30 avril 2008.

²²⁸ www.developpement-durable.gouv.fr/CCAF,10414.html, consulté le 29 août 2013.

§2 - Des conséquences mal maîtrisées

Le marché du transport aérien est structuré par la géographie et le système monopolistique²²⁹. Ce marché secondaire des créneaux aéroportuaires fait donc courir le risque de renforcer les défauts de cette structuration (A) et semble concentrer le débat interinstitutionnel (B).

A- La commercialisation fige les positions commerciales

Comme le rappelle Yves CROZET et Florian LAWSON, lors de la commercialisation des créneaux aéroportuaires aux Etats-Unis en 1986, ceux-ci ne l'ont pas été dans le cadre d'une bourse ou d'un marché officiel mais sur un « *marché gris où les prix et les conditions attachées à la vente n'étaient pas toujours connus* ». Le constat de la Commission sur la situation en Europe va dans ce sens.

Pour ces auteurs, le marché ne fera que renforcer le droit acquis et créer une véritable intégration entre acteurs du secteur, renforçant les barrières à l'entrée. La concurrence glisse d'une compétition entre compagnies aériennes à celles entre couples de compagnie-aéroport. Ce qui semble ne pas être une véritable préoccupation aux Etats-Unis du fait de l'immensité du territoire : la concurrence n'est plus au sein d'un aéroport mais à l'échelle du pays. Ce modèle ne pourrait pas être transposable, les liaisons entre les aéroports hors ferroviaires sont en Europe assez limitées et donc « *l'intégration aéroport-compagnie risque donc en Europe, plus qu'aux Etats-Unis, de figer les conditions de concurrence* ».

B- Les réserves émises lors du débat interinstitutionnel

Dès lors on comprend l'importance politique majeure de l'attribution des créneaux et la réserve des Etats membres quant à la création d'un véritable marché secondaire.

Le compromis intervenu lors de la session du Conseil²³⁰ et proposé à la Commission et au Parlement, permet aux Etats membres d'appliquer des restrictions temporaires si « *un problème important et démontrable se pose à propos du marché secondaire. Ces restrictions doivent être transparentes, non discriminatoires et proportionnées et elles doivent être*

²²⁹ CROZET Y. et LAWSON F., 2000, op. cit.

²³⁰ Débat au Conseil 2011/0391(COD), 29/10/2012

notifiées, assorties de leur motivation, à la Commission, qui a le droit de s'y opposer. Les États membres seront tenus de se conformer à la décision de la Commission, qui doit également être motivée ».

Cette « frilosité » ou « prudence » des Etats membres renvoient à la crainte que la politique de concurrence soit incompatible avec une politique industrielle.

Section 3 – La concurrence face à cette politique industrielle

La libéralisation sectorielle vise expressément les industries de réseaux. Entre régulation et concurrence, l'objectif est double²³¹. D'une part, les mesures décidées nécessitent l'application de règles de concurrence pour sanctionner des pratiques abusives sur la base de l'article 102 du TFUE, autant que pour appliquer les principes du marché intérieur à un secteur qui n'est plus sous monopole.

Ainsi, l'« activisme légal » pour reprendre les mots de Frédéric MARTY, repose sur la pratique des engagements pris par les entreprises concernées pour corriger les effets indésirables de tel ou tel projet d'entente ou concentration. L'acceptation de plus en plus importante de ces mesures correctrices par la Commission²³² implique que celle-ci ait changé quelque peu sa vision (§1) et particulièrement en prenant en compte une offre de plus en plus diversifiée dans les transports européens (§2).

§1 – La régulation de la concurrence

La « régulation de la concurrence »²³³ tente une synthèse entre les notions, par la remise en cause d'un postulat (A) et l'accentuation du rôle des aéroports comme élément de concurrence entre les compagnies aériennes (B).

A- La remise en cause d'un postulat

²³¹ MARTY F., 2010, p18, op. cit.

²³² BOSCO D., Nouvelle décision d'engagements de la Commission européenne dans le transport aérien, Concurrence-Contrat-Consommation, Jurisclasseur, n°7, juillet 2013.

²³³ REIS Patrice et TELLER Marina, Régulation de la concurrence, Université de Nice-Sophia Antipolis, 2012-2013 ou www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=273, consulté le 30 août 2013.

L'entreprise dominante n'entraîne pas systématiquement que le bien-être du consommateur n'en pâtisse. Le cas concret de la fusion Air France et KLM est là pour nous le rappeler.

Lors de ce genre d'accords, la Commission relève qu'il y a création d'un véritable réseau et donc d'une diversité de choix dans les destinations, les correspondances et les tarifs. Le bien-être du consommateur est donc accru car il y a un avantage concurrentiel de la nouvelle compagnie ou de l'alliance ainsi créée ou modifiée.

La liberté économique des acteurs du marché est prise en compte mais plus par la potentialité. Existe-t-il ne serait-ce qu'un intérêt exprimé par une compagnie aérienne pour la reprise d'un pool de créneaux aéroportuaires laissé par les compagnies qui fusionnent ou coopèrent ? En cas de réponse affirmative, alors il y a une concurrence efficace.

Ce qui ne pouvait pas être le cas dans les projets de RyanAir ni d'Olympic Airlines qui auraient monopolisé les créneaux horaires sur des aéroports non susceptibles d'intéresser d'autres compagnies suffisamment importantes pour recréer une concurrence.

Ces décisions relèvent à notre sens d'une vision industrielle de l'espace européen.

B- Les aéroports, élément de concurrence entre compagnies aériennes.

Avec la libéralisation du transport aérien, deux phénomènes ont accru le rôle des aéroports. D'une part, la volonté politique d'augmenter l'autonomie financière des aéroports a imposé aux autorités aéroportuaires la diversification de leurs ressources financières. Cela a donc nécessité un développement commercial complémentaire aux financements publics. L'aménagement de vastes zones commerciales dans les aéroports d'Aéroports de Paris²³⁴ en est un bon exemple, largement repris par le transport ferroviaire²³⁵.

D'autre part, cet accroissement d'autonomie financière s'est assorti d'une indépendance de

²³⁴ « D'ici 2015, le Groupe a l'ambition de devenir le référent du commerce en aéroport en Europe en termes de performance économique, d'innovation et de satisfaction clients. Pour atteindre cet objectif, Aéroports de Paris a choisi un positionnement unique : « Paris, capitale de la création », centré sur 3 familles de produits clés (Beauté, Mode et Accessoires, Gastronomie et Art de Vivre), associé au développement de concepts exclusifs et à un discours très centré sur les marques, notamment françaises. Le Groupe a prévu d'investir dans ses activités commerciales entre 140 et 150 millions d'euros entre 2011 et 2015. » www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Groupe-Strategie/Strategie/NotreStrategie/, consulté le 17 août 2013.

²³⁵ « En un an, la gare Saint-Lazare est devenue un temple de la consommation, La SNCF marquait le 21 mars 2013 le premier anniversaire de la transformation de Paris-Saint-Lazare devenue un centre commercial de 10 000 mètres carrés avec l'arrivée prochaine d'un chef étoilé dans un nouveau restaurant, Le Lazare. Fort du succès de l'opération immobilière [...], la compagnie ferroviaire a d'autres gares en ligne de mire. » www.mobilicites.com/fr/actualites/en-un-an--la-gare-saint-lazare-est-devenue-un-temple-de-la-consommation_0_77_2428.html, consulté le 17 août 2013.

gestion et donc de la liberté de conclure des accords avec des compagnies à l'intérieur du carcan que constitue la réglementation pour l'attribution des créneaux aéroportuaires²³⁶.

§2 - Le transport intermodal

La Commission rappelle l'existence d'autres éléments qui permettent de maintenir une concurrence entre les compagnies aériennes. Les aéroports sont en concurrence y compris sur un même territoire, comme Paris-CDG et Orly depuis que le premier est la réelle base centrale de la compagnie Air France-KLM. Par ailleurs, la possibilité d'utiliser l'intermodalité (liaison ferroviaire Amsterdam <-> Paris) renforce la concurrence, cette fois-ci par le biais d'un autre mode de transport, le train.

Le transport intermodal est envisagé comme un complément (A) plus que comme un concurrent dans l'analyse de la globalisation du transport aérien (B).

A- L'intermodalité pour la complémentarité

Plus que la concurrence intermodale, la Commission entend promouvoir la complémentarité entre les modes de transport. L'intermodalité entre le rail et l'air doit permettre, ainsi que souligné dans le Livre Blanc de 2001 d'importants gains de capacité.

Malgré cette précaution de ménager les susceptibilités entre compagnies aériennes et ferroviaires, le train à grande vitesse représente, pour certaines distances, une alternative à l'avion très attractive en termes de temps, de prix, de confort, et de développement durable. Le train est un mode concurrent sur l'offre de transport aérien « court-courrier ».

Il est dès lors intéressant de prendre en compte la position du Parlement dans son amendement 5 de la proposition de règlement (COM(2011) 827) soumise par la Commission. Le Parlement y fait la promotion du rôle des transports aériens non réguliers comme contributeur à la cohésion et à la compétitivité des régions, rejoignant en cela l'avis du Comité des Régions.

Dès lors, le même traitement qu'aux compagnies traditionnelles est souhaité. *« Lorsque des transporteurs aériens ont fait un usage habituel de créneaux horaires pour des transports de ce type, dans un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement, il*

²³⁶ OUM T. H. et FU X., Influence des aéroports sur la concurrence dans le transport aérien : regard sur les performances des aéroports et les relations verticales entre aéroports et compagnies aériennes, Rapport, The Air Transport Research Society (ATRS), septembre 2008.

convient d'accorder la priorité, même si ces créneaux ne concernent pas toujours les mêmes liaisons, aux demandes de maintien dans l'usage desdits créneaux »²³⁷

L'affirmation du rôle éminemment concurrentiel des compagnies low-cost renforce leur poids sur le marché et en fait un exemple pour les autres modes de transport, si on en juge par la décision de la SNCF d'ouvrir un service Ouigo, nom de l'offre de TGV à bas coûts lancée le 2 avril 2013. Ces trains relient principalement les gares « annexes » de Marne-la-Vallée - Chessy, Lyon-Saint-Exupéry.

Les relations parfois houleuses entre les actionnaires de Thalys international ou le succès d'une ligne de train imposant une vaste rénovation des rames et du système de signalisation ont interrompu les liaisons avec les gares de Paris-CDG et Marne-La-Vallée le 31 mars 2007. La liaison entre Paris-CDG et Bruxelles reste assurée par un TGV classique, via Lille, le temps de parcours étant alors augmenté.

Mais la compagnie Air France a pu semble-t-il plus librement développer ses offres de transport en partenariat avec la seule société SNCF : il s'agit de son service Air & Rail pour relier les villes de Strasbourg et Bruxelles à l'aéroport ou alors la possibilité de combinaison des liaisons ferroviaires et les vols Air France avec Angers - St-Laud, Avignon, Le Mans, Lille Europe, ou Valence ou Toulon notamment. Le train devient alors une opportunité de joindre un aéroport international sans prendre l'avion.

Il n'est donc pas question pour la Commission d'accorder une aide au démarrage à une nouvelle ligne aérienne sur laquelle il existe une alternative ferroviaire à grande vitesse.

Dès lors, on peut se poser la question du maintien d'une offre de transport aérien assez conséquente²³⁸ entre Lyon-Saint Exupéry et Paris-CDG²³⁹ alors que la liaison ferroviaire à grande vitesse est l'une des plus anciennes entre Lyon et Paris. Est-ce une situation présentant les limites de la coopération entre SNCF et Air France ? On peut se rappeler que cette dernière avait approché la société Veolia pour évaluer la possibilité d'affréter des trains à ses couleurs notamment entre ces deux aéroports²⁴⁰.

²³⁷ Parlement européen, Résolution législative du 12 décembre 2012 , 2011/0391(COD).

²³⁸ www.airfrance.fr/FR/fr/local/reservation-vol/achat/acheter-billet-avion.htm, consulté le 22 août 2013.

²³⁹ CHI A. et CROZET Y., L'intermodalité TGV/Air : quel second souffle pour la gare de Lyon Saint-Exupéry TGV ?, Transports, n°428, novembre-décembre 2004.

²⁴⁰ www.lefigaro.fr/societes/2008/09/08/04015-20080908ARTFIG00331-air-france-veolia-partenaire-pour-des-tgv-.php, consulté le 22 août 2013.

On peut aussi être évoqué la saturation de la ligne à grande vitesse²⁴¹ « *La LGV Sud-Est est déjà saturée aux heures de pointe (13 trains par heure et par sens). Pourtant, la SNCF a beaucoup investi pour repousser les limites de saturation en achetant plus de 150 TGV Duplex. Le taux de régularité traduit les effets de cette saturation sur la production. En septembre 2011, [il était pour le] Sud-Est de 89%, contre 91.6% et 94.4% [pour l'Atlantique et l'Est]* ».

B- La question du train à grande vitesse dans les concentrations aériennes

La mention d'une concurrence par voie ferrée est en effet évoquée dans le contentieux entre Easyjet et la Commission (point 211 et suivants²⁴²). En effet, pour cette dernière, l'offre de la société Thalys entre Paris - Bruxelles - Amsterdam et Essen permet de la considérer comme une alternative à l'avion et donc est de facto un concurrent pour la société Air France/KLM.

Cette affirmation de la Commission validée par le Tribunal souffre tout de même de deux remarques. D'une part, elle ne tient pas compte du marché déterminé par la clientèle « dont le facteur temps est primordial » alors que justement la Commission admet que le trajet en train aller-retour est plus long de deux heures que par l'avion. Thalys est donc un concurrent mais pas pour la clientèle d'affaires.

Par ailleurs, en reprenant les dessertes de Thalys en 2013²⁴³, quatre aéroports sont reliés depuis Paris (Schiphol aux Pays-Bas et Düsseldorf en Allemagne, Bruxelles national et Charleroi en Belgique).

Ainsi, alors que la liaison Thalys Paris (Charles de Gaulle) - Bruxelles devenait opérationnelle en 1997, la compagnie Air France décidait de supprimer sa liaison aérienne et réserver à la place des sièges à bord de Thalys pour ses clients : en mai 1999, une liaison directe entre Bruxelles et l'aéroport Paris-CDG est créée, en partage de codes avec Air France, American Airlines et Northwest Airlines. Cette ligne de train à grande vitesse devenait le premier exemple d'un accord intermodal.

Ces deux aspects forment un ensemble (la politique européenne des transports) qui se veut

²⁴¹ PAIX J.-F., Passer à la vitesse supérieure en Rhône-Alpes et à Lyon, Débat public pour le projet LGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon, Sncf voyages, 1 décembre 2011.

²⁴² TPICE, Affaire T-177/04, arrêt du Tribunal rendu le 4 juillet 2006, op. cit.

²⁴³ www.thalys.com/fr/fr/, consulté le 22 juin 2013.

cohérent économiquement (attractivité du territoire de l'Union et création d'emplois directs et induits), socialement (nuisances sonores et écologie, sécurité) et doivent donc être confrontés pour évaluer l'efficacité du cadre normatif. Ne serions-nous pas dans une vision élargie de la politique industrielle ?

*

Conclusion

Frédéric MARTY évoque la recherche de légitimité de la République fédérale d'Allemagne au sortir de la Seconde guerre mondiale : elle ne pouvait être historique, elle fut donc économique. L'ordo-libéralisme a créé une liberté économique qui fut le fondement de l'Etat²⁴⁴.

Après une présentation particulièrement complète de l'évolution du secteur des transports aériens et de son importance vitale pour l'économie européenne, la Commission européenne conclut à l'impérieuse nécessité d'intervenir pour améliorer un système qui frôle la paralysie. Cette proposition de refonte de la réglementation actuelle ne repose pas simplement sur la seule attribution des créneaux aéroportuaires, mesure somme toute assez technique. Elle s'inscrit délibérément dans une politique globale de transports²⁴⁵ orientée autant vers l'offre de transport aérien que les infrastructures.

« *Le nombre des décisions de la Commission européenne sur les questions d'accès aux infrastructures de transport montre l'importance attachée à ce maillon essentiel de la chaîne de transport en Europe* »²⁴⁶ et donc déterminante pour la croissance économique et le bien-être général des agents économiques.

Et c'est donc là que la dimension industrielle prend toute son ampleur : l'industrie aéronautique et le tourisme, le développement régional par les infrastructures de transports, le développement durable (sécurité et confort des riverains d'aéroports comme de leurs usagers, intermodalité pour l'essentiel).

A elle seule, la gestion améliorée des créneaux aéroportuaires ne pourra pas répondre aux défis que pose la demande croissante de capacité d'atterrissage et de décollage.

Cet aspect du problème doit donc être intégré au système général de performance²⁴⁷ en le combinant notamment avec l'amélioration proposée de l'assistance aux escales, ce qui ouvrira inévitablement la question de la concurrence sur ce marché spécifique.

²⁴⁴ MARTY F., 2010, op cit.

²⁴⁵ Commission, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressource, Livre blanc, COM(2011) 144.

²⁴⁶ PONS J.-F., 1999, op. cit.

²⁴⁷ Point n°12 de la communication - COM(2011) 823, 2011, op. cit.

En fin de compte, on peut se demander si la mise en place d'une agence de régulation européenne pour un secteur libéralisé depuis maintenant plus de vingt ans ne serait pas une solution au risque d'un traitement parcellaire des problèmes de saturation soulevés par la Commission. Celle-ci évoque que « *Les aéroports sont fortement interdépendants [...] ils ne doivent pas être envisagés de manière isolée, mais plutôt comme composantes d'un réseau aéroportuaire européen* ». ²⁴⁸

Dans la même perspective, les services du Commissaire KALLAS ont proposé que la Commission puisse intervenir dans la définition puis la désignation d'aéroports « faisant partie du réseau ». Ces infrastructures « cruciales » pour l'espace unique européen des transports nécessiteraient une régulation selon les principes édictés dans le projet de règlement et donc soumis au contrôle de la Commission.

Dès lors, pourquoi ne pas envisager, pour un nombre restreint d'aéroports à dimension européenne et formant le « réseau central » ²⁴⁹, une gestion des créneaux aéroportuaires directement par une agence européenne, qui pourrait - pourquoi pas - y adjoindre le rôle de « gestionnaire du réseau du Ciel unique » ²⁵⁰ et ainsi aboutir enfin à ce « ciel unique » ²⁵¹.

Cela irait dans le sens de la logique déjà à l'œuvre en France, appliquant une répartition des compétences pour la décentralisation des aéroports mise en place depuis 2007. L'objectif affiché par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ²⁵² est d'aboutir à « une gestion au plus près des intérêts et besoins des aéroports et des usagers ». Ainsi, cent-cinquante aéroports appartenant à l'Etat sont et seront transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements ²⁵³.

²⁴⁸ Point n°50 de la communication, ib.

²⁴⁹ Point n°23 de la communication, ib.

²⁵⁰ Rôle qui pourrait être attribué à Eurocontrol, international déjà en place pour faciliter la communication entre les autorités de ses quelque trente-huit Etats membres, perspective citée dans l'orientation générale sur une refonte du règlement de 1993, doc. 15442/12 du 29 octobre 2012.

²⁵¹ Commission européenne, Communiqué de presse, IP/10/199, 26 février 2010.

²⁵² Formulation à l'œuvre en 2007.

²⁵³ Article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004

Bibliographie et webographie

1 - Ouvrages juridiques et économiques

BENASSY-QUERE Agnès. et alii, Politiques économiques, De Boeck, 2009.

DARREAU Philippe, Croissance et politique économique, De Boeck, 2003.

GRARD Loïc, « Le droit aérien », Presses universitaires de France, Que Sais-Je ?, n°1011, mai 1995.

BOURREAU Marc et VERDIER Marianne, Cours d'Economie Industrielle - Introduction, Telecom ParisTech & Faculté des Sciences Economiques et Sociales de Lille, <http://ses.telecom-paristech.fr/bourreau/iren.htm>, consulté le 30 août 2013.

2 - Articles et périodiques, conférences

BIPLAN Pierre, Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation, *Hérodote* 3/2004 (N°114).

BOSCO David, Nouvelle décision d'engagements de la Commission européenne dans le transport aérien, *Concurrence-Contrat-Consommation*, Jurisclasseur, n°7, juillet 2013.

BOSCO David, Droit des concentrations, chronique, *Concentration - Concurrence - Consommation*, Revue Jurisclasseur, n°8-9, août-septembre 2013.

CARTOU Louis, Les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France, *Annuaire de droit international*, vol. 2, 1956.

DIDIER Michel (cercle des économistes), Ressources rares et rôle de l'Etat, *Rencontres économiques d'Aix en Provence*, 2006.

DUSSAUGE Pierre, Pourquoi certaines entreprises réussissent-elles mieux que d'autres ? Un éclairage d'entreprise, conférence HEC, Jouy-en-Josas, 5 juin 2013.

DUTHEIL de la ROCHERE Jacqueline, Transport aérien européen et problèmes de concurrence, *Annuaire français de droit international*, vol. 32, 1986.

CHI Arnaud et CROZET Yves, L'intermodalité TGV/Air : quel second souffle pour la gare de Lyon Saint-Exupéry TGV ?, *Transports*, n°428, novembre-décembre 2004.

FRISON-ROCHE Marie-Anne, *Le droit de la régulation*, Recueil Dalloz 2001 n°7.

FRISON-ROCHE Marie-Anne, Définition du droit de la régulation économique, Recueil Dalloz 2004 n°2.

IDOT Laurence, GERADIN Damien et alii, La place du droit de la concurrence dans le futur ordre juridique communautaire, colloques Concurrences, Bruxelles, 8 novembre 2007.

GERADIN Damien, L'ouverture à la concurrence des entreprises de réseau : analyse des principaux enjeux du processus de libéralisation, Cahiers de droit européen, 1999.

GRARD Loïc, Droit européen des transports (1^{er} janvier - 31 décembre 2011), Revue trimestrielle de droit européen, 2012.

JULLIEN Bruno et ROCHET Jean-Charles, La régulation en pratique, Dalloz, Revue d'économie publique, 2005.

PERROT Anne, La politique de la concurrence contribue-t-elle à la croissance économique ? Une analyse à partir des cas américains et européens, Economie publique/Public Economics n°12, 2003/1.

PONS Jean-François, La politique de concurrence et l'accès aux infrastructures de transport, La réglementation des infrastructures, workshop « issues on European Law », Gênes, 25 juin 1999.

MARTY Frédéric, Politiques européennes de concurrence et économie sociale de marché, document de travail de l'OFCE, OFCE n°2010-30, novembre 2010.

RIEM Fabrice, Concurrence effective ou concurrence efficace ? L'ordre concurrentiel en trompe-l'œil, Revue international de droit économique, tome XXII, 2008.

ROTILLON Gilles, Ressources épuisables et substitut, Annales d'économie et de statistiques n°23, 1991.

SAGLIETTO Laurence, Transport aérien et montée en puissance des systèmes informatisés de réservation, Gérer et comprendre, n°75, mars 2004.

ROCHET Jean-Charles, TIROLE Jean, *Platform Competition in Two-Sided Markets*, *Journal of the European Economic Association*, vol. 1, n° 4, 2003.

VERGE Thibaud, LUBEK Jeanne, FREGET Olivier et BEAUCHATAUD Charlotte, Les oligopoles à produits différenciés, cycle de formation Economie et droit de la concurrence du 17 février 2010, Concurrences n°3, 2010.

WILHEM Pascal et VEVEER Florent, La notion de concentration en droit interne et communautaire, tentative de définition, Jurisclasseur Contrats - Concurrence - Consommation, n° 11, novembre 2007.

3 - Dépêches et articles de presse

DROTHIER Yves, Dell : pourquoi la machine à gagner s'est-elle enrayée ?, JDN Solutions du 23

novembre 2010, www.journaldunet.com, consulté le 12 août 2013.

FORTIN D., Pourquoi Blanc peut gagner - Roissy2, le joker d'Air France, lexpansion.lexpress.fr/economie/roissy-2-le-joker-d-air-france_7877.html, consulté le 25 août 2013.

GLISZCZYNSKI Fabrice, www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20130423trib000761256/l-industrie-aeronautique-propose-des-milliers-d-emplois-en-france-mais-peine-a-recruter.html, consulté le 2 juillet 2013.

GOMEZ Pierre-Yves, Dell quitte la Bourse pour retrouver sa liberté, Le Monde économie du 18 février 2013, consulté le 12 juillet 2013.

LAMIGEON Vincent, le vrai prix des avions d'Airbus et de Boeing, www.challenges.fr/salon-du-bourget-2013/20130612.CHA0743/le-vrai-prix-des-avions-d-airbus-et-de-boeing.html, consulté le 23 juin 2013.

4 - Documents institutionnels

- *Conseil de l'Union*

Règlement (CEE) n°3975/87 du Conseil du 14 décembre 1987 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens modifié par le Règlement (CEE) n°2410/92 du Conseil, du 23 juillet 1992.

Règlement (CEE) n°95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié par le règlement (CE) n°793/2004 du parlement et du conseil du 21 avril 2004.

Orientation générale « transports, télécommunication et énergie », doc. 1544/12, 29 octobre 2012.

- *Parlement européen*

Règlement (CE) n°793/2004 du Parlement et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n°95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Résolution législative du Parlement européen du 12 décembre 2012 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

- *Commission européen (décisions, communications)*

Décisions :

Affaire COMP/A.38284/D2 - Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane SpA, décision rendue le 7 avril 2004.

Affaire COMP/M.4439 - Ryanair / Aer Lingus, décision rendue le 27 juin 2007.

Affaire COMP/M.5141 - KLM/ Martinair, décision rendue le 17 décembre 2008.

Affaire COMP/M.5434 - Ryanair / Aer Lingus II, décision rendue le 23 janvier 2009.

Affaire COM/M.6663 - Ryanair / Aer Lingus III, décision rendue le 27 février 2013.

Affaire COMP/M.5830 - Olympic / Aegean Airlines, décision rendue le 26 janvier 2011.

Communication :

Communication sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence, COM(97/C 372/03) du 9 décembre 1997.

Commission Européenne, Questions et réponses: lignes directrices sur les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, MEMO/05/301, 06 septembre 2005.

Communication sur l'application du règlement (CE) n° 793/2004 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, COM(2007) 704 final du 15 novembre 2007.

Communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Politique aéroportuaire de l'Union européenne – résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable, COM(2011) 823, 1er décembre 2011.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte), COM(2011) 827, 1 décembre 2011.

- *Cour de justice de l'Union européenne (anciennement des Communautés européennes) et Tribunal de première instance (anciennement des Communautés européennes)*

Asjes et a, Affaire 209 à 213/84, ., 30 avril 1986

Easyjet c/Commission, Affaire T-177/04, arrêt du Tribunal de première instance des Communautés européennes rendu le 4 juillet 2006 et définitif en l'absence de pourvoi.

Aéroports de Paris c/Commission, Affaire T 128/98, arrêt du Tribunal de première instance des Communautés européennes rendu le 12 décembre 2000 et confirmé sur pourvoi par la Cour le 24 octobre 2002 (Aff. C-82/01 P).

- Comité économique et social européen

Avant-projet d'avis sur le « paquet aéroports », TEN/475 du 13 février 2013

- Comité des régions

Avis du comité des régions, « paquet aéroports », COTER-V-026, 96^e session plénière des 18 et 19 juillet 2012.

5 - Communiqués de presse / Press release

(Par nature des faits relatés)

5.1 - Ententes et concentrations :

Affaire Air France/KLM, IP/04/194, 11 février 2004.

Affaire Ryanair et Aer Lingus, IP/13/167, 27 février 2013.

Affaire US Airways et AMR Corporation (holding de la société American Airlines), IP/13/764, 5 août 2013.

5.2 - Aides d'État

La Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes, Commission Européenne, IP/13/644, 03/07/2013

6 - Rapports, études (par ordre chronologique)

OCDE, 1997.

OCDE, Les besoins d'infrastructures transcontinentales à l'horizon 2030, mars 2013.

OUM Tae H. et FU Xiaowen, Influence des aéroports sur la concurrence dans le transport aérien : regard sur les performances des aéroports et les relations verticales entre aéroports et compagnies aériennes, Rapport, The Air Transport Research Society (ATRS), septembre 2008.

JUPPE Alain et ROCARD Michel, Investir pour l'avenir, priorités stratégiques d'investissement et emprunt national, Rapport au Président de la République, 19 novembre 2009.

MARTY Frédéric, Politiques européennes de concurrence et économie sociale de marché, document de travail de l'OFCE, OFCE, n°2010-30, novembre 2010.

RAIMBAULT Nicolas, DROUET Marie et FREMONT Antoine, Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité, Projet FLUIDE, ANR et INRETS, novembre 2010.

Commission européenne, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, Livre blanc, COM(2011) 144 final, 28 mars 2011.

SNCF, PAIX Jean-François, Passer à la vitesse supérieure en Rhône-Alpes et à Lyon, Débat public pour le projet LGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon, Sncf voyages, 1 décembre 2011.

Organisation de l'aviation civile internationale, La concurrence loyale dans le transport aérien international, note de travail, Conférence mondiale de transport aérien, Montréal, 18 – 22 mars 2013.

CROQ Aurélien, VIEILLARD François et ABRAHAM Claude, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ?

Perspectives à vingt ans, note d'analyse, n°4 juillet 2013.

7 - Ressources en ligne

7.1 - Institutions et organisations internationales

www.oecd.org/fr/presse/, consulté le 21 mai 2013.

www.oecd.org/fr/prospective/38447308.pdf - consulté le 12 juin 2013

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm>

<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>

http://ec.europa.eu/dgs/competition/index_fr.htm

<http://curia.europa.eu/>

www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx, consulté le 28 juillet 2013

www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html, consulté le 22 juillet 2013.

www.developpement-durable.gouv.fr/En-juin-baisse-des-prix-de-2-des.html, consulté le 22 juillet 2013.

7.2 – organisations privées et notamment des compagnies aériennes

fr.oneworld.com, consulté le 22 juin 2013.

www.staralliance.com/fr, consulté le 22 juin 2013

www.skyteam.com/fr/, consulté le 22 juin 2013.

<http://corporate.airfrance.com/>, consulté le 28 février 2013.

www.klm.com/corporate/en/, consulté le 27 février 2013.

www.iata.org/Pages/default.aspx, consulté le 10 août 2013.

www.air-journal.fr, consulté le 11 juillet 2013.

www.latribune.fr/accueil/a-la-une.html, consulté le 10 juin 2013.

www.lesechos.fr, consulté le 15 juillet 2013.

7.3 - Plate-forme de publications

<http://www.cairn.info/>, consulté le 17 août 2013

<http://www.persee.fr/web/guest/home>, consulté le 22 juillet 2013.