Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

2007/0243(COD) - 15/11/2007 - Document annexé à la procédure

Cette analyse d'impact de la Commission a pour sujet la révision du code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR).

Le rapport montre que les systèmes informatisés de réservation (SIR) fournissent à leurs abonnés des informations immédiates sur les services de transport aérien et sur les tarifs appliqués en échange de ces services. Ils permettent aux agences de voyage, classiques ou en ligne, de confirmer immédiatement les réservations au nom de leurs clients.

Il existe actuellement quatre grands fournisseurs de SIR sur le marché européen: Amadeus, Sabre, Galileo et Worldspan (ces deux derniers étant engagés dans un processus de fusion).

Le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation a été instauré en 1989 avec l'adoption du règlement (CEE) n° 2299/89. À cette époque, l'essentiel des réservations de billets d'avion était effectué par l'intermédiaire du SIR. Pour leurs déplacements aériens, les consommateurs ne disposaient pour ainsi dire que du seul canal d'information et de distribution constitué par les SIR et les agences de voyage. De plus, la plupart des SIR étaient détenus et contrôlés par des compagnies aériennes. Cette situation a fait naître des risques particuliers d'abus de concurrence, risques pour lesquels les règles générales de concurrence n'étaient pas suffisantes et qui ont rendu nécessaire l'élaboration de règles *ad hoc* sous la forme d'un code de conduite. Compte tenu du caractère complexe et multinational des services de SIR et de leur contribution au marché unique du transport aérien, une réglementation au niveau européen présentait une valeur ajoutée incontestable pour ce secteur.

L'évolution des SIR sur le plan technologique et économique érode progressivement les caractéristiques essentielles de l'environnement concurrentiel qui a rendu nécessaire l'élaboration du code de conduite. Premièrement, de nombreuses compagnies aériennes ont cédé leurs participations dans les SIR. Trois des quatre SIR (Galileo, Worldspan et Sabre) n'appartiennent plus à des compagnies aériennes, tandis que seulement trois compagnies aériennes détiennent une participation minoritaire dans Amadeus. Deuxièmement, grâce au développement de nouveaux canaux de distribution, tels que les sites internet ou les centres d'appels des compagnies aériennes, les consommateurs ont aujourd'hui accès à une pluralité d' informations et de canaux de réservation pour les services de transport aérien. Dans l'Union européenne, les nouveaux canaux représentent environ 40% des réservations de billets d'avion, contre 60% pour les agences de voyage et les SIR.

Le code de conduite est de moins en moins adapté à l'évolution des conditions de marché et engendre des inefficacités économiques: les dispositions du code accroissent le coût des services de SIR (ils représentent, en moyenne, une dizaine d'euros par billet aller-retour) et réduisent la marge de manœuvre dont disposent les SIR pour adapter leurs services aux besoins particuliers des compagnies aériennes et des agences de voyage. Qui plus est, l'obligation de non-discrimination prévue par le code en matière de redevances de réservation étouffe la concurrence par les prix, et l'interdiction – pour les compagnies aériennes - de moduler le contenu selon les SIR restreint considérablement leur liberté de négociation. Le manque de concurrence qui en résulte provoque une hausse des redevances de réservation et crée des rentes de situation pour les SIR et les agences de voyage, aux dépens des compagnies aériennes et de leurs passagers.

Des redevances de réservation plus élevées que nécessaire incitent les compagnies aériennes à distribuer une part croissante de leurs billets par l'intermédiaire de nouveaux canaux, tels que leurs sites internet, qui sont moins coûteux et techniquement plus souples. De nombreuses compagnies aériennes à bas prix ne font jamais appel aux services des SIR et ne figurent donc pas dans les offres des agences de voyage. En outre, compte tenu de la déréglementation des marchés des SIR dans d'autres parties du monde, il convient de garantir aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de SIR, tant à l'intérieur qu'à l' extérieur de l'Union européenne, des conditions de concurrence équitables.

Il ressort de la consultation publique que la plupart des parties prenantes sont favorables à une révision du code de conduite pour l'adapter aux conditions actuelles, en conservant toutefois des dispositions essentielles qui garantissent la fourniture d'informations neutres aux abonnés ainsi que des mesures de sauvegarde contre des abus potentiels en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de SIR.

Ce rapport propose dès lors **2 options de révision** – la déréglementation partielle et la déréglementation totale. La 1ère option – déréglementation partielle – a été subdivisée en trois sous options qui diffèrent selon les mesures de sauvegarde en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les SIR. Toutes les options visent à renforcer la concurrence sur le marché des SIR.