Transport aérien: impact du troisième paquet de mesures de libéralisation

1996/2210(COS) - 22/10/1996 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présentation d'un premier bilan intermédiaire sur l'impact du 3ème paquet de mesures de libéralisation du transport aérien (1993-1996). CONTENU : la première constatation du rapport de la Commission européenne est que la libéralisation du transport aérien s'est faite de manière progressive et sans heurts : contrairement à ce qui s'est produit aux Etats-Unis, il n'y a pas eu de diminution spectaculaire des tarifs, ni de disparition dramatique parmi les transporteurs importants, ni de pénétration significative des marchés domestiques par des concurrents étrangers. La quasi-totalité des opérateurs ont fait usage des nouvelles possibilités offertes par le 3ème paquet. Ainsi, le nombre de routes est passé de 490 en 1993 à environ 520, dont 30% sont opérées par deux opérateurs et 6% par trois opérateurs ou plus. A noter que 64% des routes restent sous monopoles, en raison du faible intérêt commercial qu'elles présentent pour d'autres transporteurs. Les possibilités d'accès au marché ont été utilisées : il existe à présent 30 routes opérées en 5ème liberté contre 14 début 1993. De plus, les routes opérées en cabotage sont passées de 0 en 1993 à 20 aujourd'hui. Les obligations de service public ont été utilisées sur une centaine de routes en Irlande, Suède, Royaume-Uni, Portugal, France et Norvège. C'est au niveau de la création de nouvelles compagnies aériennes que la dynamique du marché a été le plus visible : 80 compagnies se sont créées, en majorité des compagnies privées, tandis que 60 ont disparu. Plus important, de nouveaux entrants sont apparus sur les marchés du Royaume-Uni, France, Allemagne, Danemark, Irlande, Espagne, Italie, Grèce, Autriche et Belgique. Cependant, s'il est clair que les fondations de la libéralisation ont été posées, la Commission déplore quatre zones d'ombre : 1) les tarifs : la baisse des tarifs n'a été perceptible que sur les routes où la concurrence a pleinement joué, à savoir là où opérent plus de deux compagnies aériennes. En général cependant, la structure des tarifs sur les vols réguliers reste complexe et peu transparente pour les usagers. 85 à 90% des passagers voyagent à prix promotionnels, mais ces tickets à prix réduit sont souvent assortis de restrictions au niveau des horaires, des modifications possibles et du nombre de places disponibles. Les tarifs les plus flexibles ont même continué d'augmenter et peuvent être qualifiés d'excessifs, au point que la Commission envisage un examen approfondi afin de dépister les cas de tarifs excessifs au titre des règles de la concurrence. 2) les restrictions de capacité : elles demeurent importantes et peuvent restreindre les effets de la libéralisation (problèmes de capacités d'accueil et d'utilisation des pistes des aéroports, contrôle du trafic aérien, fragmentation du ciel européen, répartition des créaneaux horaires). La Commission vient de procéder à des consultations sur la question des créneaux horaires et annonce qu'elle présentera d'ici la fin 1996 une proposition de modification du Réglement 95/93/CE. 3) les coûts des services aériens : les charges d'utilisation d'infrastructure représentent 25% du total des coûts opérationnels. Ces coûts sont de 40% supérieurs à ceux rencontrés aux Etats-Unis. La Commission se félicite de l'adoption récente de la directive concernant la libéralisation du marché de l'assistance en escale. Elle envisage de présenter, avant la fin de 1996, une proposition sur les redevances portuaires basée sur trois grands principes : non-discrimination, transparence et relation aux coûts. 4) l'accès au marché : le marché intérieur reste fragile dans la mesure où il demeure incomplet sur le plan externe, puisqu'il continue à être soumis aux accords bilatéraux entre les Etats membres et les pays tiers. L'Union doit donc pouvoir négocier au nom des Quinze avec des partenaires importants tels que les Etats-Unis et les pays d'Europe centrale et orientale. De plus, la Commission estime que les effets de la concurrence sur les alliances, qui se sont développées rapidement, devront être appréciés au cas par cas. Enfin, il conviendra de vérifier que les obligations de service public, qui ont été fréquemment utilisées, ne deviennent pas un moyen déguisé de fermeture du marché.