



Doc. 12250
07 mai 2010

Le secteur de l'aviation civile européenne face à la crise financière et économique mondiale

Rapport¹

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Patrick BREEN, Irlande, Groupe du Parti populaire européen

Résumé

Le secteur du transport aérien européen qui, en temps normal, emploie plus de 3 millions de personnes dans la seule Union européenne, a été fortement touché par la récession. Les compagnies aériennes européennes sont celles qui ont le plus souffert de la crise économique en 2009, avec des pertes atteignant 3,8 milliards de dollars des Etats-Unis sur un total mondial de 9,4 milliards.

Bien que les perspectives s'améliorent du fait de la reprise récente de l'activité économique mondiale, le secteur aérien européen doit faire face à des contraintes toujours plus fortes et à de nouveaux défis: concurrence accrue des plates-formes du Moyen-Orient, des compagnies américaines et des autres modes de transport à grande vitesse, préoccupations liées à la protection de l'environnement, à la sécurité et à la sûreté, et augmentation du prix du carburant. Pour ne rien arranger, les perturbations du trafic aérien dues à la récente éruption volcanique en Islande entraînent des pertes énormes pour l'économie en général et pour les compagnies aériennes en particulier.

Parmi les moyens de relever ces défis figurent sans nul doute la concentration du secteur, des alliances et la réduction des coûts ainsi qu'une meilleure adaptation de l'offre à la demande. Toutes ces mesures devront s'inscrire dans un cadre réglementaire européen favorable qui soit avant tout mieux coordonné et s'étende au-delà de l'Union européenne pour englober l'ensemble des pays du Conseil de l'Europe.

1. Renvoi en commission: [Doc. 11852](#), Renvoi 3548 du 29 mai 2009.



Sommaire

Page

A. Projet de résolution	3
B. Exposé des motifs, par M. Breen, rapporteur	5
1. Introduction: caractéristiques de l'aviation européenne	5
2. Contexte	6
3. L'impact de la crise économique	6
4. La transformation du secteur aérien par la crise	8
5. Enjeux opérationnels pour les compagnies aériennes européennes	11
5.1. Enjeux environnementaux	11
5.2. Prix du carburant	12
5.3. Réglementation et infrastructure	13
6. Nouvelles menaces et nouvelles perspectives pour les compagnies aériennes européennes	15
7. Conclusion	17

A. Projet de résolution²

1. L'Assemblée parlementaire est à l'origine de la création de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui rassemble les autorités aéronautiques de la grande majorité des Etats membres du Conseil de l'Europe, et en constitue le forum parlementaire; à ce titre, elle fait régulièrement le point sur la situation du secteur de l'aviation civile européenne, qui représente un atout précieux, essentiel au développement, à la compétitivité et à la solidité des économies des Etats membres dans le contexte de la mondialisation.
2. Le transport aérien génère directement environ 2,5 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Union européenne et quelque 8 % de ce PIB de façon indirecte. Il représente plus de 3 millions d'emplois et apporte plus de 30 milliards d'euros à la balance commerciale de la région. En temps normal, les compagnies aériennes acheminent environ 40 % des importations et exportations de l'Union européenne (en valeur) et transportent chaque année environ 366 millions de passagers depuis et vers le continent européen.
3. Comme on pouvait le prévoir, la récession de 2008-2009 a fortement touché le secteur de l'aviation civile. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), les compagnies aériennes européennes sont celles qui ont le plus souffert en 2009, avec des pertes atteignant 3,8 milliards de dollars sur un total mondial de 9,4 milliards et des prévisions de pertes nettes s'établissant à 2,2 milliards de dollars pour 2010 sur un total mondial de 2,8 milliards. Les rendements ont fortement diminué et les recettes ne devraient pas retrouver leurs niveaux de 2008 avant 2012 au plus tôt. Plusieurs compagnies aériennes ont cessé leurs activités et la concentration du secteur va probablement se poursuivre. Parmi les principales raisons des faibles performances des transporteurs européens, on peut citer leur exposition au déclin des vols long courrier haut de gamme, des réductions de capacité intervenues trop tard et la relative lenteur du redémarrage économique dans la région. Pour ne rien arranger, les perturbations du trafic aérien dues à l'éruption volcanique en Islande entraînent des pertes énormes pour l'économie en général et pour les compagnies aériennes en particulier. L'Assemblée estime que les autorités nationales et européennes de l'aviation civile devraient à l'avenir mieux coordonner les mesures d'urgence à prendre dans de telles situations.
4. Outre la diminution du transport de fret et de passagers entraînée par la récession, les compagnies aériennes européennes ont rencontré des difficultés opérationnelles telles que la restriction de l'accès au crédit, la pression constante en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'instabilité des prix du carburant ainsi que la volonté des autorités européennes de libéraliser le cadre économique dans lequel opèrent les compagnies aériennes. Dans ce contexte, et compte tenu de la poursuite probable de la concentration du secteur de l'aviation civile européenne au moyen de fusions et d'acquisitions, l'Assemblée invite l'Union européenne à faire preuve de souplesse dans sa politique de la concurrence.
5. L'Assemblée salue les progrès accomplis par l'Union européenne dans la rationalisation de l'exploitation et du contrôle de l'espace aérien en Europe, notamment à travers le développement de la politique du «Ciel unique européen» et souligne la nécessité d'élargir cette politique à l'ensemble du continent en négociant avec les Etats membres du Conseil de l'Europe ne faisant pas partie de l'Union européenne, dont la Russie. Dans un premier temps, l'Assemblée appelle la Russie à devenir membre de la Conférence européenne de l'aviation civile.
6. L'Assemblée salue également le rôle accru de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) dans l'harmonisation des règles de sécurité aérienne en Europe. A partir de 2012, l'EASA sera responsable des règles applicables à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation dans l'Union européenne; à partir de 2013, elle supervisera également les procédures de sécurité dans les aéroports. L'objectif est d'assurer une gestion cohérente et complète de la sécurité aérienne et de remédier aux lacunes et aux doublons en matière de réglementation à travers un processus de certification unique. En temps voulu, l'EASA assumera également les fonctions actuelles d'Eurocontrol, qui sera pour sa part chargé de la mise en œuvre opérationnelle du «Ciel unique européen». Là encore, l'Assemblée appelle l'Union européenne à étendre ce régime de sécurité aérienne à l'ensemble de l'Europe à travers des négociations avec les Etats membres du Conseil de l'Europe hors Union européenne.
7. L'Assemblée souligne la nécessité de supprimer les distorsions de l'environnement économique dans lequel opère le secteur européen de l'aviation civile, notamment celles provoquées par les taxes, les redevances et le financement du secteur aérien, dont les aides publiques en faveur de la construction et de l'achat des aéronefs. Dans ce contexte, les gouvernements devraient renoncer à toute intervention financière dans le secteur aérien.

2. Projet de résolution adopté à l'unanimité par la commission le 27 avril 2010.

8. Bien qu'il semble que les réticences du public à l'égard des scanners corporels intégraux, dont l'utilisation est désormais effective ou programmée dans de nombreux aéroports, ne soient peut-être pas aussi vives que prévu, des questions se posent quant aux implications de ces dispositifs sur le plan des droits de l'homme et de la santé et au sujet du rapport avantages coûts. L'utilisation des scanners corporels peut enfreindre la législation contre la discrimination si des groupes spécifiques ou vulnérables sont visés et porter atteinte au droit des passagers au respect de la vie privée, protégé par la législation relative aux droits de l'homme. Par ailleurs, les médecins se demandent quels peuvent être les effets sur la santé de l'exposition à ces appareils. D'un point de vue économique, les scanners corporels intégraux ont un coût d'achat et d'entretien très élevé. L'utilisation de ces dispositifs aura des conséquences pour les compagnies aériennes européennes et leurs passagers: en effet, en Europe, ces coûts liés à la sécurité sont répercutés sur les passagers, alors qu'aux Etats-Unis ils sont pris en charge par le gouvernement. Cette différence constitue une distorsion de concurrence. L'Assemblée appelle l'Union européenne à chercher des solutions acceptables à ces problèmes.

9. L'Assemblée constate avec préoccupation que les conditions économiques et les règles d'exploitation de l'espace aérien sont nettement plus favorables aux compagnies aériennes américaines en Europe qu'elles ne le sont pour les compagnies européennes aux Etats-Unis. Elle appelle donc l'Union européenne à accentuer immédiatement ses efforts pour rendre ces conditions plus équitables. Les compagnies aériennes européennes devraient avoir accès au marché américain dans les mêmes conditions que les compagnies américaines ont accès au marché européen, notamment en termes d'investissements et de droits d'atterrissage.

10. L'Assemblée salue l'engagement du secteur aérien à améliorer son rendement énergétique de 1,5 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et à stabiliser ses émissions de CO₂ grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, de manière à réduire les émissions de CO₂ de l'ensemble du secteur de 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Les nouvelles générations d'appareils et les innovations techniques devraient y contribuer, ainsi que l'amélioration des techniques de vol et de la gestion des opérations. La réduction des émissions sera également encouragée par la mise en place du système mondial d'échange de droits d'émissions, que l'IATA soutient, bien qu'il risque selon elle d'augmenter les coûts de quelque 5 à 7 milliards de dollars par an. Dans ce contexte, l'Assemblée salue l'initiative «Clean Sky» de l'Union européenne et l'invite à étudier les moyens de prévenir les effets pervers du marché des émissions, tels que l'incitation des compagnies aériennes à faire transiter leurs vols vers l'Asie par des plates-formes de correspondance au Moyen-Orient.

B. Exposé des motifs, par M. Breen, rapporteur

1. Introduction: caractéristiques de l'aviation européenne

1. Ces dernières années, face à l'expansion mondiale du transport aérien, ont été élaborées des approches de la régulation et de la concurrence différentes selon les régions. En Europe, il existe depuis 1992 un marché unique du transport aérien qui comprend actuellement les 27 Etats membres de l'Union européenne, plus l'Islande, la Norvège et la Suisse. Ce processus a entraîné de profonds changements, qui se sont traduits par l'accroissement et la restructuration du secteur, ainsi que par l'apparition de nouvelles perspectives et de nouveaux défis. Il a également débouché sur l'unification des normes et de la sécurité aérienne, toutes les compagnies étant obligées d'être immatriculées là où elles réalisent une part substantielle de leur chiffre d'affaires et de se conformer aux normes nationales, internationales et à celles de l'Union européenne. Cette conformité est vérifiée et contrôlée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

2. Globalement, la dérégulation du secteur aérien a favorisé les échanges et la croissance économique en offrant aux consommateurs un éventail de choix plus large et des prix plus avantageux, en particulier grâce à la multiplication des lignes point à point à bas coûts. Une bonne soixantaine d'opérateurs à bas coûts ont en effet vu le jour en Europe ces dix dernières années. Ils ont introduit la vente directe sur internet, fondée sur une courbe de prix établie en fonction du nombre de jours avant le départ et la facturation de services accessoires, et desservent souvent des destinations de moindre importance, aux heures creuses et en utilisant des aéroports secondaires.

3. Aujourd'hui, il est possible de voyager à bas prix sur 30 % des lignes européennes, ce qui est plutôt moins qu'aux Etats-Unis, mais beaucoup plus qu'en Asie. Malgré leur exposition aux difficultés de trésorerie, plusieurs compagnies – en particulier Ryanair et EasyJet – ont gagné leur pari grâce à une stratégie d'expansion agressive. Ces compagnies tirent leur rentabilité de la suppression des intermédiaires (agences de voyages, par exemple), de taux de remplissage élevés qui améliorent leur efficacité et de la réduction des coûts annexes: par rapport aux compagnies aériennes traditionnelles, elles ont réussi à diviser par deux le coût par passager si l'on ne tient pas compte du carburant. En conséquence, EasyJet et Ryanair – qui est aujourd'hui la première compagnie court-courrier d'Europe – affichent aujourd'hui les bilans les plus solides de tous les transporteurs aériens du continent.

4. Avec l'expansion du segment à bas coûts, en Europe, les opérateurs réguliers traditionnels ont été contraints de réduire leurs coûts, d'améliorer leur efficacité et de baisser les prix des vols court-courriers. De plus, ils ont cherché à se redéfinir en se concentrant sur les activités les plus rentables: vols long-courriers, voyages d'affaires haut de gamme et fret, que les opérateurs à bas coûts n'exploitent pas encore. Avec une économie mondiale en pleine expansion et un secteur qui enregistrait une croissance de 6 % par an, la recette a bien fonctionné. Le dynamisme des marchés du crédit leur a permis de lever des fonds pour financer leurs investissements. Puis, après avoir établi leurs positions respectives, les compagnies aériennes se sont lancées dans une vague d'acquisitions et de fusions – la plus importante étant celle qui a réuni Air France et KLM –, ainsi que de participations croisées, Lufthansa et SAS étant particulièrement actives dans la prise de participations dans des compagnies plus petites. British Airways et Iberia ont fusionné pour constituer la troisième compagnie aérienne européenne. Ryanair a même pris des parts dans une compagnie régulière, Aer Lingus, lors d'une tentative de prise de contrôle. De plus, les transporteurs ont conclu des accords de mutualisation de la formation et des services, et beaucoup ont adhéré à des alliances de compagnies régulières – en particulier Oneworld, Star Alliance et Skyteam – pour renforcer leur présence commerciale et desservir des destinations du monde entier.

5. Dans le contexte d'une croissance constante de 5 à 6 % du secteur en Europe, cette évolution a permis aux compagnies de tous types de réaliser d'importants profits. Ainsi, Ryanair and EasyJet ont affiché respectivement des bénéfices de 451 millions d'euros et de 201 millions de livres sterling en 2007, tandis que Lufthansa, British Airways et Air France enregistraient des bénéfices d'exploitation dépassant le milliard d'euros. D'ailleurs, dès 2007, le transport aérien international dans son ensemble s'était largement remis du choc de septembre 2001; il enregistrait en effet des bénéfices nets de pratiquement 13 milliards de dollars et les recettes du trafic passager et du fret avaient augmenté d'environ 50 % depuis l'an 2000. Malgré la hausse du prix du carburant, ce dynamisme s'est maintenu en 2008. Cependant, en minant la confiance des consommateurs, la crise financière prolongée a déclenché la plus grave récession qu'ait connue jusqu'à l'ère de la mondialisation, tant par son ampleur que par sa rapidité. Le transport aérien, particulièrement sensible au commerce international, a été touché immédiatement.

2. Contexte

6. Le transport aérien génère directement environ 2,5 % du PIB de l'Union européenne. Il représente plus de 3 millions d'emplois et contribue à la balance commerciale de la région à hauteur de plus de 30 milliards d'euros. Son impact indirect est encore plus important: d'après l'Association des compagnies aériennes européennes, l'Association of European Airlines (AEA), il est à l'origine d'environ 8 % du PIB européen. Sur la base des projections de croissance, le transport aérien pourrait générer 1,8 % de PIB supplémentaire sur les vingt prochaines années, soit 200 milliards d'euros par an. Avec le renforcement de l'intégration européenne, il est devenu plus clair que jamais que de bonnes liaisons aériennes augmentent la productivité et l'emploi, contribuent à attirer les investissements et stimulent la croissance et le développement d'activités innovantes et à forte valeur ajoutée. Le secteur aérien est donc l'un des plus précieux atouts de l'Europe; il dispose d'une structure et d'un réseau mis en place au cours d'une longue période de croissance. Mais il doit faire face aujourd'hui à de nombreux défis.

7. Dans la période la plus difficile de l'ère moderne du point de vue économique, ce secteur est naturellement soumis à une forte pression. Le présent rapport examinera l'ampleur de la récession et les stratégies adoptées pour y faire face. Il exposera en outre la multitude d'autres problèmes opérationnels et stratégiques que rencontre ce secteur, dont certains se posent à l'échelle mondiale, tandis que d'autres sont propres à l'Europe. Il convient de noter que ce rapport se concentre sur le secteur du transport aérien et non sur l'industrie aéronautique, bien qu'ils fassent partie de la même chaîne de valeur. La situation de l'industrie aéronautique est bien entendu suffisamment complexe pour offrir matière à un rapport séparé.

8. Le rapporteur tient à remercier toutes les personnes qui ont bien voulu lui consacrer de leur temps pour l'éclairer sur la situation actuelle du secteur aérien européen, notamment le directeur général de Ryanair, M. Michael O'Leary, et le directeur général d'Air France-KLM, M. Pierre-Henri Gourgeon, ainsi que le personnel de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), organisation qui a été fondée en 1955 à la suite d'une initiative de l'Assemblée parlementaire et qui compte aujourd'hui 44 Etats membres (tous les membres du Conseil de l'Europe, à l'exception d'Andorre, du Liechtenstein et de la Fédération de Russie).

3. L'impact de la crise économique

9. Au dernier trimestre 2008, les compagnies aériennes se sont empressées de revoir leur modèle d'entreprise et de réduire leur capacité. C'est en Asie où les premiers effets de la crise se sont fait le plus fortement sentir et sur les lignes intérieures américaines que les réductions ont été les plus fortes, dépassant 10 %. En Europe, toutefois, où la réglementation en vigueur concernant les créneaux horaires a ralenti l'ajustement de la capacité³, la demande a diminué beaucoup plus vite que l'offre. Tandis que, globalement, le trafic passagers restait quelque peu soutenu par les préservations, les voyages d'affaires haut de gamme ont reculé d'environ 40 % en quelques mois et les volumes de fret ont diminué de plus de 22 % au cours du seul mois de décembre 2008.

10. Selon les estimations les plus récentes de l'Association internationale du transport aérien (IATA), publiées en mars 2010, les compagnies aériennes ont perdu environ 15,9 milliards de dollars en 2008. Les transporteurs européens, qui ont été les moins touchés financièrement cette année-là, devaient au contraire subir les plus grosses pertes en 2009 (3,8 milliards de dollars de pertes nettes sur un total mondial de 9,4 milliards et 2,2 milliards en 2010 sur une projection mondiale de 2,8 milliards). Parmi les principales raisons des faibles performances des transporteurs européens, l'IATA cite leur exposition au déclin des vols long-courriers haut de gamme, des réductions de capacité intervenues trop tard et la lenteur du redémarrage économique dans la région.

11. Néanmoins, l'IATA constate une reprise du trafic international depuis la fin de 2009. Les volumes de fret, considérés comme l'un des principaux indicateurs de croissance économique, qui avaient diminué de 1,2 % en 2008 et de 11,1 % en 2009, devraient augmenter d'environ 12 % en 2010, même si, en décembre 2009, on s'attendait toujours à ce qu'ils terminent l'année à des niveaux inférieurs à ceux de 2007. Après un déclin du trafic de passagers de 2,9 % en 2009, l'IATA prévoit pour 2010 une croissance de 5,6 %, ce qui

3. En 1993, face à l'engorgement des aéroports, la CEE a mis en place (et révisé depuis) des règles communes applicables à l'attribution des créneaux horaires de départ et d'arrivée. En raison du principe *use it or lose it*, qui contraint les compagnies aériennes à utiliser leurs créneaux sous peine de les perdre, les compagnies hésitent à les abandonner y compris dans les périodes difficiles. Elles tendent donc à faire valoir leurs droits à l'atterrissage et au décollage même lorsque les avions sont presque vides, ce qui les oblige à maintenir leur capacité. Le moins qu'on puisse dire est que cette politique non rentable sape les performances des compagnies aériennes. Ces règles ont été heureusement suspendues par l'Union européenne pour la saison d'été 2009, mais elles s'appliquent à nouveau depuis octobre 2009.

ramènerait presque le nombre de passagers à son niveau de 2007. Cependant, pour l'ensemble de l'année 2009, les recettes du transport aérien sont restées inférieures de 15 % à celles de 2008, avec une baisse d'environ 17 % des voyages d'affaires (qui représentent moins de 10 % du transport de passagers mais souvent jusqu'à 30 % des recettes) et une baisse de 14 % du rendement global (recette par passager au kilomètre).

12. Malheureusement pour l'Europe (et l'Amérique du Nord), ces améliorations concernent surtout l'Asie et l'Amérique latine, dont les marchés émergents sont en tête de la reprise économique mondiale dont les compagnies aériennes profitent donc largement. Le directeur général de l'IATA, M. Giovanni Bisignani, résume ainsi la situation : «Nous sommes devant une industrie à deux vitesses. L'Asie et l'Amérique latine sont en tête de la reprise. Les marchés internationaux les plus faibles sont l'Atlantique Nord et le marché intra-européen, qui sont en baisse depuis le milieu de 2008.»⁴ De fait, concernant les transporteurs réguliers, des compagnies nationales pour la plupart, représentés par l'AEA, le nombre de passagers embarqués a diminué de 5,8 % en 2009 par rapport à l'année précédente. Cela représente une perte d'environ 20 millions de passagers, soit bien plus que les 14 millions perdus en 2002, à la suite du 11 septembre 2001.

13. D'après M. Ulrich Schulte-Strathaus, Secrétaire général de l'AEA, qui s'exprimait en décembre 2009, «2009 a été une année désastreuse pour les compagnies aériennes européennes, mais les chiffres du trafic et de la capacité n'expliquent pas tout, loin de là. Les vrais dommages ont été infligés par la chute des recettes, à laquelle la baisse du prix du billet, en particulier dans le domaine des voyages haut de gamme, a beaucoup plus contribué que le recul du trafic. Tant que nos rendements resteront autour de 15 % inférieurs à leurs niveaux de l'année dernière, la reprise toute relative du trafic que nous commençons à entrevoir ne se répercutera pratiquement pas sur nos bénéfices. Le seul soulagement possible consiste à limiter les coûts; or plusieurs prestataires de services commencent déjà à relever leurs tarifs pour l'année prochaine, sachant que les compagnies aériennes n'ont pas d'autre choix que de payer. Enfin, la volonté politique de continuer à répondre à la surcapacité temporaire sur le marché à travers une flexibilité dans l'attribution des créneaux ne semble pas présente»⁵. En février 2010, M. Schulte-Strathaus ajoutait: «Nous voyons bien que les compagnies aériennes et leurs passagers ne peuvent pas être traités durablement comme des "vaches à lait" par les ministères des finances, qui n'ont cessé de les soumettre à de nouvelles taxes. Nos autorités de régulation doivent (...) tirer les leçons de cette expérience. Face aux difficultés, nous nous sommes adaptés. Le rythme du processus de concentration s'est accéléré. L'accent a de nouveau été mis sur les économies d'échelle, la cohérence des réseaux et l'optimisation de la structure des flottes. Pour les marchés de niche, l'essentiel, c'est la continuité d'un service adapté aux spécificités du marché. Nous comprenons ces priorités; il importe que nos autorités de régulation les comprennent elles aussi.»⁶

14. Sur le plan mondial, l'IATA signale une «reprise de la demande qui s'avère plus forte que prévu, alors que les gains réalisés à la fin de l'an passé [2009] se sont répétés durant les premiers mois de 2010. La capacité est demeurée à peu près inchangée, ce qui s'est traduit par une amélioration des rendements et des revenus en hausse». L'IATA attire cependant l'attention sur le fait qu'environ 1 300 aéronefs doivent être livrés aux compagnies aériennes en 2010, augmentant leur capacité de 2,8 % et maintenant la pression à la baisse sur les tarifs. En mars 2010, le directeur général d'Air France-KLM a déclaré que la compagnie n'avait pas encore équilibré ses comptes, mais qu'il espérait qu'elle renouerait avec les bénéfices au printemps 2011.

15. Les perspectives de reprise risquent malheureusement d'être compromises par les perturbations du trafic aérien dues à l'éruption volcanique en Islande qui entraînent des pertes énormes pour l'économie en général et pour les compagnies aériennes en particulier. Selon une première estimation («prudente») de l'IATA, l'impact financier sur les compagnies aériennes pourrait représenter au moins 200 millions de dollars de pertes de revenus par jour. En plus de subir des pertes de revenus, les compagnies doivent engager des dépenses supplémentaires pour changer les itinéraires de vol et prendre en charge les passagers et les appareils bloqués dans les différents aéroports⁷. De l'avis du rapporteur, les autorités nationales et internationales de l'aviation civile devraient à l'avenir mieux coordonner les mesures d'urgence à prendre dans de telles situations.

4. Communiqué de presse n° 8 de l'IATA, 11 mars 2010.

5. Communiqué de presse de l'AEA, 23 décembre 2009, «La baisse de trafic des compagnies aériennes européennes en 2009 devrait dépasser 4 %».

6. Communiqué de presse de l'AEA, 5 février 2010, «Compagnies aériennes de l'AEA: 20 millions de passagers de moins en 2009».

7. Communiqué de presse de l'IATA, 16 avril 2010.

4. La transformation du secteur aérien par la crise

16. Bien que les prévisions à long terme pour la croissance de l'aviation restent très positives, à plus court terme la situation paraît relativement sombre, du moins en ce qui concerne l'Europe et l'Amérique du Nord. Le secteur doit aussi faire face à une multitude de problèmes liés à la crise, notamment le coût du carburant et l'accès au crédit. Comme l'a déclaré M. Ivan Misetic, président de l'AEA, «il ne s'agit pas d'une manifestation cyclique dans ce secteur qui est habitué aux cycles d'activité. Il s'agit d'un bouleversement structurel et nous devons nous adapter structurellement»⁸.

17. Pendant l'hiver 2008-2009, les compagnies à bas coûts disposant de fortes liquidités ont réagi avec agressivité en réduisant spectaculairement les prix et en proposant des sièges «gratuits». En réalité, la compagnie Ryanair, qui réalise maintenant 20 % de son chiffre d'affaires sur les services facturés, comptait augmenter son trafic de 10 % en 2009; elle a maintenu ses offres gratuites, à 1 euro et à 5 euros pendant tout l'été et au début de l'automne. Parallèlement, elle continue à trouver de nouvelles idées de réduction des coûts et d'augmentation des services payants, avec des mesures telles que la suppression de l'enregistrement gratuit à l'aéroport. Bien qu'elle ait enregistré sa première perte nette depuis son lancement, en raison des frais de couverture et de la dépréciation de sa participation dans Aer Lingus, elle dispose encore d'un potentiel de rentabilité et prévoit toujours de doubler le nombre de ses passagers et ses bénéfices entre 2007 et 2012. EasyJet, dont le volume de passagers a augmenté de 2,9 % au cours de l'hiver 2008-2009, espère également rester bénéficiaire sur l'année. Ces derniers mois, les deux compagnies ont utilisé leur flexibilité opérationnelle pour réduire les itinéraires et les fréquences; elles ont poursuivi le renouvellement de leur flotte, ce qui devrait leur permettre d'envisager sereinement l'avenir. Ryanair, qui a pris des participations dans Aer Lingus, a même laissé entendre qu'elle comptait se lancer dans l'activité long-courrier. Cependant, signe des difficultés actuellement rencontrées par le secteur, même Ryanair a enregistré au troisième trimestre des pertes en glissement annuel de 101,5 millions d'euros en 2008 et de 10,9 millions d'euros en 2009. La compagnie a récemment abandonné ses négociations avec Boeing sur une importante commande de nouveaux avions.

18. Les transporteurs réguliers ont aussi été contraints de réduire encore leurs prix, en dépit du niveau élevé de leurs frais généraux et de la charge des coûts «hérités», tels que les pensions. D'un côté, ils subissent une diminution considérable du trafic haut de gamme et long-courrier alors qu'ils sont, de l'autre côté, obligés de continuer à assurer des services court-courriers, moins rentables, pour préserver la qualité de la desserte. Parallèlement, les participations croisées ont subi d'énormes pertes de valeur problématiques pour leurs détenteurs et entraînent souvent un besoin supplémentaire de liquidités. D'importantes restructurations sont donc en cours dans les grandes compagnies européennes:

- la plus importante du continent, Air France-KLM, qui a annoncé ses premières pertes depuis la fusion opérée il y a six ans, procède à une réduction d'effectifs concernant environ 3 000 personnes et a annoncé un plan de 1 500 départs volontaires supplémentaires. Elle a aussi reporté des commandes et fait partie des compagnies qui ont ajourné la réception de leurs superjumbos A380. Le premier a néanmoins été livré le 30 octobre 2009; il assure la liaison entre Paris et New York en remplacement d'un appareil de capacité normale, ce qui permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions de carbone. La capacité de fret a été réduite de 15 % et celle du transport de passagers de 5 % au cours de l'hiver 2008-2009, ce qui implique une réorganisation des vols en Europe et à destination de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. En raison de la diminution de 27 % des recettes générées par les passagers voyageant en classe affaires au premier semestre 2009, la compagnie envisage de supprimer cette dernière sur les vols court-courriers et moyen-courriers;
- chez British Airways, le directeur général a parlé d'une «lutte pour la survie». Traditionnellement, la compagnie tire les deux tiers de ses bénéfices des lignes de l'Atlantique Nord et, pour une bonne part, de sa clientèle haut de gamme. Cependant, au cours du dernier exercice financier, British Airways a enregistré une perte historique de 401 millions de livres sterling, dont 331 millions au seul premier trimestre 2009. La compagnie, qui disposait alors de réserves de trésorerie inférieures à 1,4 milliard de livres sterling, a obtenu des garanties de son fonds de pension et émis des obligations pour assurer son fonctionnement en 2010. Au cours de l'été 2009, environ 800 membres du personnel ont accepté de travailler sans être payés pendant un certain temps. Cela étant, 5 000 emplois risquent d'être supprimés cette année et les conditions de travail et de rémunération se durcissent. Un grand mouvement de grève a été évité de peu en décembre 2009 mais, à la suite de la rupture des négociations en mars 2010, des stewards et des hôtesses ont déclenché des grèves surprises. L'on s'attendait à ce que la compagnie fasse état de pertes à hauteur d'environ 600 millions de livres

8. Communiqué de presse de l'AEA, 28 mai 2009, «Les directeurs de compagnies aériennes demandent des initiatives communes pour surmonter la crise».

sterlings pour l'exercice qui devait se terminer le 31 mars. Les salaires du personnel de cabine de British Airways ont néanmoins augmenté de 5 % en 2009, selon l'autorité britannique de l'aviation civile. Dans le même temps, des économies ont été réalisées et des services payants ont été mis en place tels que de nouvelles suppressions de vols court-courriers et la facturation, jusqu'à 90 dollars, du choix de son siège à l'avance;

- la compagnie Lufthansa, qui a vu son chiffre d'affaires européen chuter de plus de 30 % en 2009 et son trafic haut de gamme de 15 %, envisagerait une réduction de 15 % des effectifs de la société mère qui assure à la fois la gestion du groupe et l'activité de transport. Alors qu'une décision de justice l'a obligée à exercer son option pour finaliser le rachat de la compagnie britannique BMI, elle a d'ores et déjà donné accès aux comptes de BMI à ses concurrents et serait disposée à vendre tout ou partie de la compagnie. Cette démarche est lourde de sens étant donné qu'au départ ce sont les 11 % de créneaux de l'aéroport d'Heathrow détenus par BMI qui ont suscité l'intérêt de la Lufthansa, créneaux qui valaient récemment 25 millions de dollars chacun.

19. Les analystes s'attendent à ce que, dans le cadre de la restructuration des grandes compagnies, les alliances mondiales telles que Star, Oneworld et Skyteam s'élargissent, se renforcent et prennent tout leur sens. Alors que l'objectif était à l'origine de relier des réseaux et de proposer des programmes «grand voyageur» et des vols avec correspondance, l'accent est de plus en plus mis sur la coopération en matière de gestion et de participations croisées. Air France-KLM partage désormais les bénéfices avec Delta lorsqu'une compagnie transporte des passagers de l'autre. Ce type d'intégration devrait devenir monnaie courante (partage de personnel et de matériels, voire achats de services ou d'aéronefs en commun).

20. Depuis un an et demi, de nombreuses compagnies aériennes ont saisi l'occasion qui leur était offerte de retirer les appareils les plus anciens – bien qu'il leur revienne souvent cher de cesser d'utiliser des avions qu'elles n'ont pas fini de payer. Aux Etats-Unis, paradoxalement, l'âge avancé de nombreux avions de ligne a facilité la réduction de capacité; ainsi, en quelques mois, United Airlines a réussi à laisser au sol 100 Boeing 737 complètement amortis. Par ailleurs, même si certaines commandes d'avions passées au plus haut de la période d'expansion ont été reportées, le niveau des livraisons se maintient à une centaine par mois en raison de pénalités d'annulation élevées. En d'autres termes, la flotte mondiale a augmenté en 2009 et la réduction de capacité est effectuée en limitant l'utilisation de chaque appareil, ce qui accroît les coûts unitaires et constitue un signe alarmant pour la future rentabilité. Comme indiqué plus haut, cette tendance devrait se poursuivre en 2010.

21. On estime que pour régler ces commandes, les compagnies aériennes ont besoin de quelque 25 milliards de dollars de capitaux en 2009. Vu l'état des marchés du crédit, il n'est pas étonnant que le niveau des commandes ait plongé, 40 % des livraisons d'Airbus en 2009 bénéficiant de financements garantis par les agences de crédit à l'exportation française, allemande et britannique⁹. Les compagnies aériennes ont cependant des raisons impérieuses d'optimiser le rendement énergétique de leur flotte. Les premiers signes de reprise économique – notamment en Asie – ont provoqué une forte hausse du prix du pétrole (perspective que nous examinerons dans la partie suivante). Plus tôt, en 2009, le bas niveau des prix a manifestement aidé le secteur, mais pas autant qu'on l'avait espéré et il a d'autant moins bénéficié aux transporteurs européens que le dollar, dans lequel le pétrole est libellé, a vu sa parité renforcée contre l'euro et d'autres monnaies dans le dernier trimestre de 2008 et les six premiers mois de 2009. Par ailleurs, de nombreuses compagnies ayant «couvert» leurs coûts de carburant aux prix élevés en vigueur auparavant, elles doivent maintenant supporter cette charge supplémentaire. Parallèlement, la contraction du crédit se poursuivant, il est encore plus difficile d'assurer le service de la dette souscrite pour cette couverture du prix des carburants.

22. Dans les faits, le resserrement des conditions de crédit est porteur de nombreux dangers pour un secteur à fort endettement comme le transport aérien. Si les risques sont évidents pour les compagnies qui ont des problèmes de trésorerie, il est aussi plus difficile de lever des financements pour procéder à des restructurations, et même les grandes compagnies des Etats-Unis qui présentent des bilans sains ont dû payer cher pour s'endetter, American Airlines et Southwest Airlines ayant payé jusqu'à 11 % de taux d'intérêt sur la dette garantie et United Airlines 17 %. En Europe, comme l'a fait observer l'IATA, le fait que les grandes

9. Le financement et le subventionnement de l'achat et de la construction d'aéronefs sont des sujets complexes, qui dépassent le champ du présent rapport. Nous indiquerons simplement que les deux grands concurrents de l'industrie aéronautique, Boeing et Airbus, ont déjà fait l'objet de procédures de l'OMC portant sur des soupçons de subventions publiques illégales. Selon le *Wall Street Journal*, les Etats-Unis semblent avoir obtenu gain de cause dans leur plainte contre l'Union européenne portant sur 20 milliards de dollars d'«aides au lancement» pour développer de nouveaux modèles d'Airbus, tandis que la décision sur une plainte comparable de l'Union européenne contre les Etats-Unis concernant Boeing n'a pas encore été rendue. Voir entre autres le site;

<http://online.wsj.com/article/SB125206164068986193.html>

compagnies disposaient de liquidités importantes leur a permis jusqu'à présent de lever des capitaux, et l'on veut croire avec un optimisme prudent que cette solvabilité pourrait être maintenue tant que les restructurations se poursuivront. D'ailleurs, les investisseurs croient davantage à la survie des grandes compagnies et les actions de celles-ci ont commencé à remonter un peu partout dans le monde.

23. Cependant, les problèmes restent graves pour les autres compagnies aériennes, en particulier pour les compagnies nationales plus petites qui n'ont pas de partenaires et pour les opérateurs à bas coûts ayant de faibles positions de trésorerie. Ces compagnies se trouvent coincées entre les grandes compagnies et les transporteurs à bas coûts agressifs, peu à même de contracter des crédits et donc d'obtenir des fonds pour financer leur activité. Au cours de l'été 2009, alors que l'ERA (European Regions Airline Association) avait demandé, au nom de ses 65 membres, à bénéficier des prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI) au même titre que d'autres secteurs en difficulté comme l'industrie automobile, l'AEA s'est élevée contre la décision de principe de la BEI de cesser de financer le transport aérien. Toutefois, ainsi que le président de la BEI, M. Philippe Maystadt, l'a expliqué à la commission des questions économiques et du développement de l'Assemblée le 19 mars 2010, les statuts de la BEI ne prévoient que le financement de projets d'investissement et non pas le renflouement d'entreprises. La BEI pourrait, par exemple, financer des activités de recherche et développement concernant des moteurs plus respectueux de l'environnement.

24. Les compagnies aériennes publiques des petits pays insulaires comme Air Malta, Cyprus Airways, Icelandic Airlines et Aer Lingus paraissent particulièrement vulnérables puisqu'elles peuvent être considérées comme assurant une liaison essentielle avec l'Europe continentale et le reste du monde, mais elles sont aussi soumises à des fluctuations saisonnières de la demande touristique, accompagnées d'une forte concurrence de la part des compagnies charter et à bas prix. La crise a fortement restreint leur accès au crédit. Des moyens tels que le partenariat, le partage de code, la mise en location d'aéronefs pendant la saison creuse et le développement d'itinéraires et de plates-formes stratégiques pour les vols à destination du Moyen-Orient et de l'Asie pourraient contribuer à atténuer leurs difficultés.

25. Pour un petit pays insulaire tel que l'Irlande, dont l'économie dépend fortement des exportations, le repli soudain du secteur de l'aviation civile a eu immédiatement de fortes répercussions, avec de graves conséquences à court terme, sur les liaisons assurées et sur la pérennité de son transport aérien. En concurrence directe avec Ryanair, transporteur à bas prix le plus important et le plus populaire d'Europe, la compagnie nationale irlandaise Aer Lingus avait été soutenue ces dernières années par la croissance rentable de ses vols transatlantiques. Le coup de frein à la croissance du trafic à partir de fin 2008, suivi en 2009 de la hausse du prix du pétrole et de la chute des réservations en classe affaires sur les vols les plus rentables pour la compagnie, a provoqué un nouveau cycle de réduction des coûts, présenté par la direction d'Aer Lingus comme essentiel à la survie de l'entreprise. Les initiatives d'Aer Lingus visant à réinstaurer une plate-forme aérienne au Royaume-Uni, à relancer le projet d'ouverture d'une base transatlantique aux Etats-Unis et à recruter là-bas du personnel de bord moins bien payé laissent entrevoir l'ampleur des ajustements nécessaires pour que la compagnie aérienne redevienne rentable.

26. Les avions de certains opérateurs tels que Sterling, Zoom et FlyLAL ne volent déjà plus alors que d'autres opérateurs ont été vendus ou ont fusionné. Dans une vague de transactions récentes, Olympic a été vendue à un groupe d'investissement, Air France-KLM a pris une participation de 25 % dans Alitalia, qui avait déjà été en partie vendue et en partie fusionnée avec Air One, et Lufthansa a absorbé à la fois BMI et Brussels Airlines. Il y a eu des rumeurs, pendant l'hiver 2008-2009, selon lesquelles Lufthansa reprendrait aussi SAS, qui s'efforçait de se défaire de sa filiale Spanair (dans laquelle elle ne détient plus aujourd'hui qu'une part minoritaire). Selon l'IATA, trente compagnies aériennes ont fait faillite dans le monde en 2009, dont quatorze ont disparu.

27. Une nouvelle concentration du secteur paraît inévitable. Certains prédisent que l'Europe ne comptera plus que deux ou trois grandes compagnies régulières et une poignée d'opérateurs à bas coûts. Nonobstant ses effets douloureux et déstabilisants à court terme, cette tendance peut permettre l'émergence d'un secteur aérien plus solide et prospère en Europe après la crise actuelle, à condition que les liaisons aériennes et la concurrence soient maintenues. Toutefois, dans l'élaboration de leur stratégie pour l'avenir, les compagnies aériennes doivent tenir compte d'enjeux politiques et opérationnels qui ont des répercussions sur leur modèle d'entreprise. Nous allons maintenant examiner certains de ces enjeux importants, en commençant par l'impact environnemental du secteur aérien et, en particulier, sa dépendance à l'égard des carburants fossiles.

5. Enjeux opérationnels pour les compagnies aériennes européennes

5.1. Enjeux environnementaux

28. Il ne fait pas de doute que l'aviation pose un certain nombre de problèmes en ce qui concerne l'environnement, en particulier sur un continent aussi densément peuplé que l'Europe. Des progrès substantiels ont été réalisés pour réduire les nuisances sonores: le niveau sonore des appareils modernes est inférieur de 75 % à celui des premiers avions à réaction, ce qui représente une diminution d'environ 20 décibels. Des efforts supplémentaires sont néanmoins entrepris, surtout en raison de l'augmentation prévue de la fréquence des vols dans les grands aéroports. Les travaux conduits actuellement à l'échelle européenne devraient permettre de réduire encore le bruit de 6 décibels d'ici à 2010 et de 10 décibels supplémentaires d'ici à 2020.

29. De manière tout à fait compréhensible, l'agrandissement des aéroports est impopulaire, bien qu'il soit parfois nécessaire en raison des niveaux croissants de trafic et pour accueillir de plus gros avions. Il nécessite donc beaucoup de doigté. Par conséquent, il est essentiel que les pouvoirs publics s'engagent à améliorer la technologie appliquée et les techniques de gestion, et recensent clairement les cas dans lesquels l'impact local a été réduit avec succès. Il faut bien voir que ces questions contribuent à modeler l'aviation européenne d'aujourd'hui: ainsi, les récentes augmentations de capacité des plates-formes de Star Alliance et de Skyteam en Europe continentale donnent à ces alliances l'avantage sur le groupe Oneworld, dont la principale plate-forme est l'aéroport d'Heathrow, qui dispose de capacités limitées; les projets gouvernementaux de construction d'une troisième piste à Heathrow sont d'ailleurs suspendus puisque, en vertu d'une décision judiciaire, une nouvelle enquête doit être menée sur l'impact de cette extension de l'aéroport sur la congestion du trafic et sur le changement climatique.

30. De fait, le problème essentiel est celui des émissions de gaz à effet de serre. D'après l'AEA, en 2003, les vols au départ des 25 pays alors membres de l'Union européenne représentaient 3,4 % du total des émissions de CO₂ de ces pays. Vu la croissance passée et à venir du secteur, la recherche de solutions à ce problème est un enjeu majeur. Avec les améliorations des matériaux, de la technologie, de la manutention et du tracé des itinéraires, l'efficacité des avions modernes s'est accrue d'au moins 70 % par rapport à ceux d'il y a trente ans et chaque nouvelle génération apporte une amélioration de 15 % à 20 %. La vague actuelle de retrait des vieux appareils devrait donc avoir un effet très positif.

31. De plus, les compagnies aériennes revoient leurs techniques opérationnelles de manière à diminuer la consommation de carburant dans les aéroports et réduisent la charge superflue transportée par les avions. Elles collaborent avec les Etats et les fabricants au développement de nouvelles technologies et consacrent jusqu'à 14 % de leur chiffre d'affaires à l'évaluation du potentiel d'idées telles que les carburants alternatifs, récemment testés par Virgin Atlantic. Plusieurs programmes communs sont actuellement en cours pour organiser la recherche, au premier rang desquels figure l'initiative «Clean Sky», qui est l'un des plus grands projets de recherche européen jamais mis sur pied. Avec un budget estimé à 1,6 milliard d'euros, financé par la Commission européenne et le secteur, il a pour but, en cinq ans, d'accélérer les recherches sur des technologies novatrices et de les appliquer¹⁰.

32. Bien que le thème des émissions dans l'aviation n'ait pas été spécifiquement abordé par la Conférence de Copenhague sur le climat en décembre 2009, les membres de l'IATA avaient avancé une série de propositions pour le secteur lors du Sommet de l'ONU sur le changement climatique au mois de septembre, le rendement énergétique de 1,5 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et à stabiliser les émissions de CO₂ grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, de manière à réduire les émissions de CO₂ de l'ensemble du secteur de 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Les nouvelles générations d'appareils et les innovations techniques susmentionnées devraient y contribuer, ainsi que l'amélioration des techniques de vol et de la gestion des opérations. Il en va de même pour la mise en place du système mondial d'échange de droits d'émission que l'IATA soutient, bien qu'il risque, selon elle, d'augmenter les coûts de 5 milliards de dollars par an et d'avoir des effets pervers, comme d'inciter les compagnies aériennes à faire transiter leurs vols vers l'Asie par des plates-formes de correspondance au Moyen-Orient (voir le paragraphe 61).

33. De plus, l'IATA pense que le kérosène pourrait être remplacé par des carburants produits à partir d'algues, qui permettraient une réduction des émissions de CO₂ pouvant atteindre 80 %. Plusieurs vols tests ont été effectués avec ces biocarburants. Ceux-ci devraient être certifiés pour l'aviation en 2010, ce qui

10. Pour plus de détails, voir www.cleansky.eu. De plus, le secteur a créé son propre site internet, www.enviro.aero, qui présente les innovations et fournit des informations détaillées sur les recherches.

devrait conduire à un développement rapide de leur utilisation. Naturellement, tous les problèmes liés à la production durable de biocarburants ne sont pas résolus et des questions subsistent quant à leur efficacité, mais le jeu en vaut certainement la chandelle. S'attaquer au problème des émissions de gaz à effet de serre par les compagnies aériennes n'est pas seulement le bon choix du point de vue environnemental, c'est aussi une stratégie commercialement gagnant-gagnant car le plus gros problème du secteur aérien à long terme est sa très forte dépendance à l'égard d'un pétrole brut cher et dont les stocks sont limités.

34. Après l'absence de décision à la Conférence de Copenhague sur la question du rôle du secteur aérien dans le réchauffement de la planète, l'AEA a confirmé que ses membres restaient fermement attachés à un programme ambitieux et énergique visant à diviser par deux l'empreinte carbone du secteur à l'échelle mondiale. «Le secteur aérien est arrivé à Copenhague avec le projet clair de diviser par deux ses niveaux d'émissions de CO₂ d'ici à 2050», a déclaré le secrétaire général de l'AEA, «comportant pour objectifs intermédiaires une amélioration significative de l'efficacité énergétique à court terme et une croissance neutre en carbone à compter de 2020. Un programme intensif de développement de technologies, de moteurs et de carburants nouveaux pour les aéronefs, soutenu par des mesures commerciales, a fait de l'aviation le secteur émetteur de CO₂ qui s'engage le plus en faveur d'objectifs ambitieux et constructifs». «Les compagnies aériennes, a-t-il ajouté, continueront à faire pression en faveur d'une approche sectorielle mondiale de l'aviation et chercheront à atteindre le même consensus politique au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qu'au sein de l'IATA.»¹¹

35. A cet égard, l'AEA souligne que l'Union européenne envisage d'inclure l'aviation dans son système régional d'échange de quotas d'émission d'ici à 2012, ce qui pourrait coûter jusqu'à 7 milliards d'euros aux compagnies aériennes, alors que le secteur est déjà soumis à de fortes pressions dues à la concurrence des compagnies non européennes (voir la partie 6). L'AEA suggère qu'au lieu d'appliquer ce système de manière unilatérale, l'Europe appelle à établir un mécanisme mondial de plafonnement et d'échange des droits d'émissions de carbone, dans le cadre des négociations internationales en cours sur le changement climatique, et vise à intégrer le système européen dans ce mécanisme. Cette suggestion rejoint les propositions de l'IATA.

5.2. Prix du carburant

36. Au premier semestre 2008, la montée en flèche du prix du pétrole a fait passer les coûts de carburant d'environ 20 % à environ 35 % du budget des compagnies aériennes. A la fin de l'année 2008, le pétrole a brusquement chuté, se négociant autour de 40 dollars environ. Fin 2009 cependant, il est remonté à presque 80 dollars et les projections les plus récentes de l'IATA tablent sur un prix moyen de 79 dollars pour 2010, nettement au-dessus de la moyenne de 62 dollars de 2009. Etant donné que toute augmentation d'un dollar du cours du pétrole se traduit par une augmentation des coûts de 1,6 milliard de dollars, la pression risque d'être très forte sur la trésorerie des compagnies aériennes et de les obliger à essayer d'augmenter leurs tarifs ou de facturer davantage de services.

37. De plus, selon certaines prévisions, la croissance des économies émergentes pourrait entraîner les prix au-delà des niveaux de l'an dernier lorsque la reprise économique se produira. Pour de nombreux prévisionnistes, ce fonctionnement, caractérisé par des périodes de forte hausse entrecoupées d'épisodes d'extrême volatilité, deviendra la règle car la demande augmente alors que les réserves semblent diminuer. A tout le moins, l'incertitude et la volatilité croissantes des prix du pétrole posent un énorme problème de gestion, l'incapacité à en prévoir le cours étant potentiellement plus dommageable que le cours lui-même.

38. Depuis peu, la couverture pétrolière est devenue une «police d'assurance» répandue pour se prémunir contre la hausse des prix, mais l'expérience de 2009 montre bien les risques de cette méthode. Iberia, par exemple, a dépensé 118 millions d'euros en trop sur son poste carburant en raison des modalités de couverture arrêtées en 2008. Ryanair et EasyJet ont toutes deux connu le même problème. Pour Air France, les pertes liées à cette pratique vont continuer en 2010 et, actuellement, la compagnie n'y recourt plus. De plus, comme nous l'avons déjà fait remarquer, non seulement la couverture des prix du carburant est risquée mais la faiblesse persistante des marchés du crédit rend également les choses difficiles.

39. Malgré la priorité donnée par les compagnies aériennes aux économies de carburant, elles ne maîtrisent pas l'ensemble des paramètres en la matière. En Europe, les déroutements et les retards dus à des problèmes de capacité seraient à l'origine de 18 % des émissions de gaz à effet de serre, et la mauvaise coordination du contrôle aérien de 7 % supplémentaires. Des améliorations dans ce domaine figuraient parmi

11. Voir le site <http://files.aea.be/News/PR/Pr09-041.pdf>

les propositions en matière de lutte contre le changement climatique présentées à la conférence de l'ONU. Intéressons-nous maintenant aux mesures prises pour remédier aux différents problèmes et à l'évolution du cadre réglementaire européen.

5.3. Réglementation et infrastructure

40. La nécessité de s'adapter à la nouvelle situation ne concerne pas seulement l'industrie du transport aérien, mais aussi le cadre réglementaire et institutionnel et l'infrastructure physique sur lesquels elle repose. Bien que les compagnies aériennes elles-mêmes forment désormais un marché unique, le cadre dans lequel elles exercent reste parfois fragmenté et inefficace, et échappe à tout contrôle. C'est pourquoi les professionnels se réjouissent de toute une série d'initiatives en cours, qui devraient améliorer leurs perspectives et à propos desquelles ils ont des recommandations supplémentaires à faire.

41. Le secteur s'inquiète depuis longtemps du gaspillage et des redondances entraînés par l'existence d'une soixantaine de zones de contrôle du trafic aérien en Europe. Il s'est félicité donc du lancement du «Ciel unique européen» en 2004, et sa version révisée adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 7 septembre 2009, ce qui ramène à neuf le nombre de «blocs d'espace aérien fonctionnels», avec une planification coordonnée et des objectifs de performance convenus. Ce nouveau dispositif devrait contribuer à garantir que les vols obtiennent les clairances, routes et altitudes qu'ils demandent, ce qui améliorera leur ponctualité et diminuera la consommation de carburant. Il devrait également remplacer le système monopolistique de fixation des prix par un système de redevances négocié, bien que les compagnies regrettent qu'il faille attendre 2012 pour cela. En effet, divers organismes européens de contrôle aérien ont compensé la chute des niveaux de trafic par une augmentation de leurs prix. Début octobre, par exemple, le service de navigation aérienne polonais a annoncé une augmentation de ses tarifs de 32 % pour les vols traversant l'espace aérien polonais et de 62 % pour les vols utilisant des aéroports polonais¹².

42. L'Union européenne estime que le trafic aérien en Europe pourrait doubler au cours des quinze prochaines années; il est donc clairement souhaitable d'harmoniser de plus en plus les politiques en matière de sécurité aérienne. A la suite d'un accord conclu en mars 2009, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) devrait endosser un rôle plus important, devenant le «guichet unique» en matière de politique de sécurité. A partir de 2012, elle sera responsable des règles applicables à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation dans l'Union européenne; à partir de 2013, elle supervisera également les procédures de sécurité dans les aéroports. L'objectif est d'assurer une gestion cohérente et complète de la sécurité aérienne et de remédier aux lacunes et aux doublons en matière de réglementation à travers un processus de certification unique. En temps voulu, l'EASA assumera également les fonctions actuelles d'Eurocontrol, qui sera pour sa part chargé de la mise en œuvre opérationnelle du «Ciel unique européen».

43. L'AEA, qui a soutenu la création de l'EASA, a salué l'élargissement de ses responsabilités. Elle met cependant en garde contre toute tendance à vouloir «réinventer la roue», soulignant que de nombreux accords de sécurité déjà existants fonctionnent parfaitement et n'ont pas forcément besoin d'être repris à zéro. L'AEA signale également que l'EASA est devenue une cible particulière de pressions de la part des syndicats, citant des recommandations issues d'une étude récente sur les restrictions du temps de vol du personnel navigant qui pourraient, par exemple, amener à ce que deux copilotes soient requis plutôt qu'un seul dans certains cas. Ces recommandations sont soutenues par des organismes tels que la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et la Flight Safety Foundation, bien que certaines compagnies aériennes estiment qu'elles pourraient rendre certains vols long-courriers non rentables. En France par exemple, la Direction générale de l'aviation civile estime que l'augmentation nécessaire du nombre de pilotes pourrait aller jusqu'à 25 %, sans amélioration mesurable des normes de sécurité. L'EASA, cependant, précise que les détails opérationnels devront être réglés entre les syndicats et les compagnies aériennes elles-mêmes et fait remarquer que ses propres projets de propositions n'ont pas encore été publiés. Elle estime qu'une première version des nouvelles règles devrait être prête à la mi-2011, après une consultation publique, pour application à partir de 2012.

44. Le problème des taxes et des redevances aéroportuaires est de plus en plus important, surtout pour les compagnies régulières. Si les compagnies à bas coûts peuvent négocier du fait qu'elles peuvent changer d'aéroport ou suspendre leurs vols – ce que plusieurs ont d'ailleurs fait – les compagnies régulières sont généralement liées à de grands aéroports. Certains d'entre eux ont réagi à la baisse d'activité en tentant d'imposer des taxes plus élevées. Par exemple, l'aéroport de Francfort a annoncé des augmentations à partir de janvier 2010, mais leur entrée en vigueur a été reportée à plus tard dans l'année, en raison de la situation financière difficile que connaissent les compagnies aériennes. Quant à celles-ci, elles se sont félicitées de

12. Pour de plus amples informations sur le Ciel unique européen, voir www.eurocontrol.int/sesar.

l'adoption d'une directive de l'Union européenne qui imposera la transparence de cette tarification et la soumettra au contrôle d'un organisme de régulation indépendant; elles sont toutefois déçues que cette directive n'entre pas en vigueur avant deux ans¹³.

45. En raison de la règle ancienne *use it or lose it* qui les contraint à utiliser leurs créneaux dans les aéroports sous peine de les perdre définitivement, les compagnies n'ont pas souhaité réduire la fréquence de leurs vols pendant la récession. Cette règle a toutefois été suspendue par la Commission européenne pour la saison d'été 2009. Des organismes tels que l'IATA estiment certes que les transporteurs européens ont pâti de cette décision tardive, mais elle a tout de même permis une certaine réduction de capacité. Aucune décision n'a été prise sur le maintien pendant la saison d'hiver de cette dérogation que les compagnies aériennes réclamaient d'urgence. Ce déficit de capacité d'anticipation et de réactivité désavantage les opérateurs européens dans la concurrence avec ceux d'autres régions, comme l'Asie, qui ont su adapter rapidement leur capacité pendant la crise et ont renoué avec la croissance.

46. Comme cela a été souligné à l'occasion de la session plénière de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) à Strasbourg en juillet 2009, il est capital que l'Europe puisse aussi préparer avec succès son expansion à long terme. Si l'on en croit les projections relatives au trafic aérien mondial, il faudra nécessairement davantage de capacité pour éviter la paralysie, le manque d'efficacité et la perte de compétitivité. Les membres de la CEAC ont insisté sur le fait que, dans plusieurs Etats, la complexité et la lenteur du système de planification étaient un obstacle au moins aussi important que la difficulté de lever des fonds pour financer de nouveaux projets. Selon eux, l'enjeu est de recenser et de mettre à profit les capacités inutilisées du système. Ils pensent que les innovations telles que le «Ciel unique» seront déterminantes mais que de nouvelles infrastructures n'en restent pas moins nécessaires, à savoir des équipements aéroportuaires et des installations de transit supplémentaires, ainsi que des investissements dans les technologies de navigation et de contrôle aériens. Pour la CEAC, compte tenu du temps qu'il faut habituellement pour mener à bien de tels projets, il est indispensable que les autorités européennes réfléchissent bien aux conséquences de tout cela et les prennent en considération dans leur action réglementaire afin de répondre aux futurs besoins de capacité.

47. Bien que cela soit contesté par certains, de nombreux professionnels du secteur estiment que les transports aériens sont l'objet d'une taxation trop importante et la cible de trop nombreuses initiatives individuelles pour l'instauration de nouvelles taxes. L'AEA fait remarquer que le transport aérien finance intégralement ses propres coûts d'infrastructure au moyen des taxes et redevances perçues et qu'il est fréquemment un contributeur financier net pour les Etats, contrairement à d'autres formes de transport collectif. Elle indique, par exemple, qu'en Allemagne le transport aérien reverse environ 10 euros pour 1 000 kilomètres parcourus, tandis que le transport ferroviaire reçoit une subvention nette des pouvoirs publics de 50 euros pour 1 000 kilomètres. Elle s'est donc opposée avec véhémence à l'introduction de taxes supplémentaires pour les passagers. Ces dernières années, certains pays, comme le Danemark, les Pays-Bas et Malte, ont supprimé ces taxes, tandis que la Belgique a suspendu l'introduction d'une taxe prévue.

48. Cependant, les gouvernements doivent maintenant s'efforcer de trouver des fonds pour couvrir les mesures nationales de soutien adoptées pour atténuer l'impact de la crise. Ainsi, face à la détérioration de la situation financière du pays, l'Irlande a instauré en décembre 2008 une taxe sur le transport aérien de 10 euros par passager qui a suscité une vive polémique. Trois compagnies aériennes, Ryanair, Aer Lingus et CityJet, ont publié une déclaration commune protestant contre cette taxe. Le Groupe pour le renouveau du tourisme mis en place par le Gouvernement irlandais a appelé le ministère du Tourisme à supprimer la taxe, affirmant qu'elle avait nui à la compétitivité des compagnies. L'impact de la taxe s'est particulièrement fait sentir à l'aéroport de Shannon: Delta Airlines, US Airways et CityJet ont déjà supprimé leurs vols depuis cet aéroport et Ryanair prévoit de les réduire de 75 %, citant la taxe sur le transport aérien comme le principal motif de sa décision. Cette réduction arrive au mauvais moment si l'on sait qu'en vertu d'un accord entre l'Irlande et les Etats-Unis, Shannon est à ce jour le seul aéroport européen équipé du dispositif nécessaire pour que les passagers puissent passer tous les contrôles douaniers américains au moment du départ. Un second dispositif de ce type devrait ouvrir à l'aéroport de Dublin fin 2010.

49. Il faut dire que la concurrence entre les aéroports, notamment entre les aéroports régionaux, qui cherchent tous à attirer les compagnies aériennes, est un sujet controversé, dans la mesure où les compagnies aériennes et les aéroports concernés s'accusent mutuellement. Par exemple, la compagnie Air France s'est plainte auprès de la Commission européenne que Ryanair transgresse les règles de la concurrence en recevant des «subventions» d'au moins 25 aéroports régionaux français, en échange de l'assurance de les desservir. Ces «subventions» peuvent prendre la forme de rabais sur redevances, d'aides

13. Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

marketing ou d'autres mesures préférentielles. Ryanair fait valoir de son côté que ces rabais sont parfaitement légaux selon la Cour de justice de l'Union européenne et qu'ils sont fondés sur l'augmentation de la fréquence de desserte. Des problèmes de ce genre ont affecté l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim. Les passagers intéressés par cette plate-forme européenne ont été très déçus lorsque, à la suite de la plainte d'Air France selon laquelle Ryanair bénéficierait d'un traitement de faveur de la part de cet aéroport, le transporteur à bas prix (qui y aurait été incité par des dessous-de-table) a décidé de quitter Strasbourg-Entzheim pour Baden-Baden. Il a donc notamment cessé d'assurer la liaison, très prisée, entre Strasbourg et Londres, ligne sur laquelle il était en concurrence avec Air France. Air France, qui a ainsi réussi à se débarrasser de son concurrent direct, a supprimé depuis ses vols directs entre Strasbourg et Londres. De telles manœuvres doivent être qualifiées d'abus, par une grande compagnie européenne, de sa position de monopole; elles sont préjudiciables aux passagers, mais aussi à la concurrence en Europe et à l'efficacité du transport aérien. Se pose cependant aussi la question de savoir si le principal opérateur à bas coûts d'Europe n'abuse pas aussi de sa position en cherchant à bénéficier d'un traitement préférentiel de la part d'aéroports régionaux européens, au détriment des compagnies régulières.

50. Dans l'ensemble, les acteurs du secteur sont favorables à une mise en œuvre rapide de la législation de l'Union européenne et à une approche bien pesée préservant la compétitivité, l'efficacité et la flexibilité. Le président de l'AEA s'est d'ailleurs exprimé dans les termes suivants lors d'un entretien avec le commissaire aux transports de l'Union européenne en été 2009: «Les compagnies aériennes veulent orchestrer elles-mêmes leur sortie de crise, ce qui passe par la suppression des obstacles et la création des conditions du retour à la prospérité.»¹⁴

51. Cependant, les institutions de l'Union européenne ne sont pas restées insensibles à la situation du secteur du transport aérien. Le 17 décembre 2009, le Conseil économique et social européen a publié un avis sur le programme de soutien à l'aviation européenne, attirant l'attention sur les effets de la crise à tous les niveaux de la chaîne de valeur.

6. Nouvelles menaces et nouvelles perspectives pour les compagnies aériennes européennes

52. La concurrence est de plus en plus forte dans le secteur aérien – concurrence entre continents, entre les acteurs d'une même région et aussi avec d'autres prestataires de transport. Plusieurs de ces tendances méritent d'être examinées plus en détail car elles ont une incidence directe sur l'état de ce secteur en Europe.

53. Sur le continent, les compagnies aériennes sont de plus en plus concurrencées par les liaisons ferroviaires à grande vitesse sur de longues distances. Ces dernières font généralement partie de réseaux en partie subventionnés par les Etats, dont l'infrastructure est, au moins partiellement, prise en charge et qui n'appliquent pas de taxes supplémentaires aux voyageurs. Ils peuvent donc proposer des tarifs raisonnables et ont logiquement du succès, surtout en raison de leur image «écologique». L'AEA fait valoir que les vols court-courriers peuvent concurrencer le rail en termes d'émissions de carbone, surtout lorsque les sources locales de production d'électricité reposent sur les combustibles fossiles. Elle indique en outre que la situation pourrait être encore plus favorable avec l'amélioration des transports en commun à destination et à partir des aéroports. Le succès des trains à grande vitesse semble néanmoins assuré, ce qui contraindra les compagnies aériennes à abandonner les vols court-courriers, à les maintenir pour assurer les connexions ou, comme Air France l'envisage, à exploiter leurs propres services ferroviaires. En tout état de cause, l'expansion des trains à grande vitesse accroîtra la pression qui pèse sur la rentabilité des compagnies aériennes, comme Iberia a pu le constater avec la nouvelle ligne Madrid-Barcelone. Ainsi, bien que les liaisons ferroviaires à grande vitesse constituent une réelle concurrence pour les liaisons aériennes, elles ouvrent également des possibilités de connexions air-rail, comme un atterrissage à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle suivi d'une correspondance en TGV pour Strasbourg.

54. Bien qu'il semble que les réticences du public à l'égard des scanners corporels intégraux, dont l'utilisation est désormais effective ou programmée dans de nombreux aéroports, ne soient peut-être pas aussi vives que prévu (notamment après la tentative d'attentat contre un vol transatlantique de Northwest Airlines, le 25 décembre 2009), des questions se posent indéniablement au sujet des implications de ces dispositifs sur le plan des droits de l'homme et pour la santé, et au sujet du rapport avantages/coûts. Ainsi que l'a indiqué la commission de l'égalité et des droits de l'homme du Royaume-Uni, l'utilisation des scanners corporels peut enfreindre la législation contre la discrimination, si des groupes spécifiques ou vulnérables sont visés, et porter atteinte au droit des passagers au respect de la vie privée, protégé par la loi sur les droits de l'homme (*Human Rights Act*). Par ailleurs, les médecins semblent particulièrement préoccupés par la

14. Voir le site <http://files.aea.be/News/PR/Pr09-020.pdf>

question de savoir à quels rayonnements sont exposés les passagers soumis à un tel contrôle et quels peuvent être les effets de cette exposition. D'un point de vue économique, les scanners corporels intégraux ont un coût très élevé, tant en termes de prix d'achat que d'entretien. L'utilisation de ces appareils aura des conséquences financières pour les compagnies aériennes européennes et leurs passagers: en effet, en Europe, ces coûts liés à la sécurité sont répercutés sur les passagers alors qu'aux Etats-Unis ils sont pris en charge par le gouvernement. Cette différence constitue un facteur supplémentaire de distorsion de concurrence.

55. Les compagnies aériennes européennes sont toujours en butte à de nombreuses restrictions d'exploitation hors d'Europe, en particulier aux Etats-Unis. Bien que le marché américain ait été déréglementé pour les transporteurs nationaux, des obstacles continuent d'être opposés aux exploitants étrangers. Les déséquilibres persistants des conditions d'exploitation de l'espace aérien entre l'Union européenne et les Etats-Unis constituent un risque particulier pour le secteur européen libéralisé. Après des années de négociations, une première phase de l'accord «Open skies» a été conclue en 2007; elle met fin aux restrictions artificielles des créneaux transatlantiques, ce qui a permis une augmentation du trafic de 8 %. Mais si les transporteurs américains sont désormais autorisés à exploiter des lignes internes à l'Union européenne, les compagnies européennes n'ont pas le droit d'effectuer des vols internes aux Etats-Unis. De plus, la participation d'opérateurs étrangers au capital de transporteurs américains reste limitée à 25 % alors que les sociétés américaines peuvent détenir jusqu'à 49 % du capital de compagnies aériennes européennes.

56. La Commission européenne et les compagnies aériennes de la région cherchent de concert à aller plus loin de manière à ce que l'espace aérien soit véritablement ouvert et que le marché américain soit aussi accessible aux Européens que le marché européen l'est aux Américains. En mars 2010 a été annoncée une extension de l'accord entre les Etats-Unis et l'Europe, destinée à renforcer la coopération en matière de sécurité, de sûreté et de concurrence; l'accord révisé prévoit aussi une plus grande protection des compagnies américaines contre les restrictions locales concernant les vols de nuit dans les aéroports européens et comprend une disposition qui souligne l'importance de normes élevées en matière de droit du travail dans le secteur aérien. Les termes de l'accord de 2007 ont été confirmés pour une durée indéterminée. Cependant, l'accord révisé ne change en rien les limitations qui s'appliquent à la participation d'opérateurs étrangers au capital de transporteurs américains. Le rapporteur estime que la Commission européenne devrait prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que les compagnies européennes puissent lutter à armes égales avec leurs concurrents américains. Les compagnies européennes devraient avoir accès au marché américain dans les mêmes conditions que les compagnies américaines ont accès au marché européen, notamment en termes d'investissements et de droits d'atterrissage.

57. Les restrictions relatives aux participations croisées et autres obstacles réglementaires ont largement contribué à la nature instable des alliances mondiales actuelles entre des compagnies aériennes qui font ce qu'elles peuvent pour améliorer les liaisons. Cette tendance, décrite par un analyste comme «le passage d'une efficience nationale à une efficience mondiale», reste freinée. Par exemple, American Airlines attend depuis plus d'un an maintenant l'approbation des autorités fédérales pour opérer des vols en commun avec British Airways et Iberia. En revanche, l'exemple de l'acquisition en 2008, par Lufthansa, de 19 % des parts de JetBlue, compagnie intérieure américaine à bas coûts, montre bien les possibilités qui existent: dans le cadre des relations entre les deux compagnies, les pilotes de la Lufthansa sont formés au pilotage d'appareils plus petits aux Etats-Unis et la Lufthansa a aidé JetBlue à mettre en place son activité de fret. Au mois d'août 2009, les deux transporteurs ont signé un accord pour opérer des vols en commun entre 180 destinations de la Lufthansa dans le monde et 12 villes desservies par JetBlue aux Etats-Unis et à Porto Rico.

58. Ces dernières années, des investissements substantiels ont été réalisés dans les capacités aériennes au Moyen-Orient, tout particulièrement dans le Golfe. D'ailleurs, c'est la seule région du monde qui a continué d'enregistrer une forte croissance du trafic aérien pendant la crise. En l'absence de contraintes législatives en matière d'aménagement du territoire et de restrictions environnementales, et grâce à des investissements publics massifs et à des partenariats forts entre les compagnies aériennes et les sociétés aéroportuaires, plusieurs nouvelles plates-formes importantes ont vu le jour et bénéficient de taux de remplissage élevés, ce qui fait que le Moyen-Orient est maintenant le point de départ d'un plus grand nombre de liaisons intercontinentales que l'Europe. Ces liaisons devraient connaître une croissance rapide dans les années à venir; cette croissance sera soutenue par la mise en service de plus gros avions et un niveau de redevances et de taxes bien inférieur à celui des aéroports européens. La perte de parts de marchés de l'Europe dans le trafic intercontinental haut de gamme pourrait donc s'accélérer.

59. Dans le cadre du système européen d'échange des quotas d'émission, le transporteur supportera des coûts moindres pour un vol d'Europe vers l'Asie transitant par le Golfe, même si les émissions sont en fait plus élevées, car le deuxième segment du trajet ne sera pas soumis à des droits dans l'Union européenne. De même, un transporteur reliant New York à Bombay échappera à tout droit en transitant par Dubaï plutôt

que par l'Europe, même si ses émissions de carbone sont plus importantes. De plus, le coût supplémentaire pour la compagnie aérienne du fait de la plus grande distance sera compensé par le fait que le carburant est nettement moins cher dans le Golfe qu'en Europe. Les opérateurs seront donc incités à utiliser le Moyen-Orient comme plate-forme de correspondance pour les services en provenance ou à destination de l'Europe et à éviter complètement cette dernière pour les autres services, ce qui constituera un handicap concurrentiel considérable pour les transporteurs européens et pour l'économie européenne en général. Un transfert plus rapide des capacités aériennes vers le Moyen-Orient pourrait en effet se produire, ce qui encouragera les entreprises multinationales à établir leur base opérationnelle dans cette région.

60. Cette évolution, qui risque de s'accroître encore lorsque l'économie repartira, met en évidence les modalités de croissance et de rééquilibrage du marché intercontinental du voyage; l'Europe va devoir y faire face si elle veut maintenir ses compagnies aériennes au sommet de la hiérarchie mondiale et rester une plate-forme de premier plan.

61. L'avenir du transport aérien dépendra de son aptitude à écarter les menaces et à saisir les chances susmentionnées. La concurrence sera naturellement un élément essentiel puisque les économies émergentes génèrent toujours plus de trafic international et accroissent leur capacité d'accueil; la concentration sera également une priorité car les compagnies aériennes ont besoin d'unir leurs forces pour s'attaquer aux différents problèmes et devenir plus efficaces. La coopération internationale sera donc de plus en plus indispensable pour gérer l'expansion de ce secteur complexe tout en garantissant la sécurité et en diffusant les bonnes pratiques. Fin 2008, la CEAC a signé un mémorandum d'entente avec la Commission arabe de l'aviation civile qui prévoit notamment des échanges d'informations économiques et des ateliers conjoints. Depuis, des accords comparables ont été élaborés en vue d'être signés avec les autorités de l'aviation civile d'Amérique latine et d'Afrique. C'est un pas important pour la planification de la croissance d'un secteur à la fois très sensible aux chocs économiques et primordial pour le développement économique.

7. Conclusion

62. Le secteur de l'aviation civile est devenu au fil des ans un atout majeur pour l'Europe, indispensable à sa croissance économique et à sa compétitivité à l'ère de la mondialisation. L'Europe se caractérise par une circulation dense de passagers et de marchandises, transportés par une grande variété de compagnies aériennes qui s'appuient sur un vaste réseau d'aéroports et d'autres infrastructures liées à l'aviation. Il n'est pas étonnant que le secteur du transport aérien, élément vital de l'économie européenne, ait considérablement souffert de la récente récession. Il n'est pas étonnant non plus que l'économie européenne ait subi de lourdes pertes à la suite des perturbations du trafic aérien dues à l'éruption volcanique en Islande, qui ont encore fragilisé la situation financière déjà précaire des compagnies aériennes.

63. Face à la crise, le secteur du transport aérien ne peut pas prendre les mêmes mesures que le secteur de la construction automobile: une baisse de la demande de transport de passagers et de marchandises ne peut pas se traduire par une réduction immédiate du nombre de biens produits. En effet, le service doit continuer à être assuré, même si la capacité est réduite. Les frais fixes sont donc élevés, d'où la tentation pour les compagnies de brader les billets, pour être moins chères que la concurrence, ce qui a pour conséquence de réduire encore les rendements. Ce processus illustre la vulnérabilité particulière des compagnies aériennes en période de récession et explique les difficultés qu'elles connaissent depuis deux ans.

64. Bien que les perspectives s'améliorent du fait de la reprise récente de l'activité économique, le secteur aérien européen doit faire face à des contraintes toujours plus fortes et à de nouveaux défis: concurrence accrue des plates-formes du Moyen-Orient, des compagnies américaines et des autres modes de transport à grande vitesse, préoccupations liées à la protection de l'environnement, à la sécurité et à la sûreté, et augmentation du prix du carburant. Parmi les moyens de relever ces défis figurent sans nul doute la concentration du secteur, des alliances et la réduction des coûts, ainsi qu'une meilleure adaptation de l'offre à la demande. Toutes ces mesures devront s'inscrire dans un cadre réglementaire européen qui soit coordonné et favorise l'activité des compagnies aériennes. Le rapporteur propose donc que la commission et l'Assemblée approuvent les recommandations formulées dans le projet de résolution qui accompagne le présent rapport.