



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

DOCUMENTATION INTERNE
DE LA
POLITIQUE RÉGIONALE DANS LA COMMUNAUTÉ

**LA DESSERTÉ AÉRIENNE INTERRÉGIONALE
EN EUROPE**

**Resumé du rapport
1^{ère} phase**

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

DOCUMENTATION INTERNE
DE LA
POLITIQUE REGIONALE DANS LA COMMUNAUTE

**LA DESSERTE AERIENNE INTERREGIONALE
EN EUROPE**

**Resumé du rapport
1^{ère} phase**

N° 6 - Novembre 1978

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION
REGIONALE (FRANCE)

DIRECTION GENERALE DE LA POLITIQUE REGIONALE

(commission des communautés européennes - BRUXELLES)

RESUME



**LA DESSERTE
AERIENNE
INTERREGIONALE
EN
EUROPE**

octobre 1976

sofréavia



75 rue la Boétie Paris VIII*

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

DIRECTION GENERALE DE LA POLITIQUE REGIONALE

Direction Coordination, programmes, études et analyses - Division Etudes

L'étude "La desserte aérienne interrégionale en Europe" a été entreprise dans le cadre de l'article 266 du budget Général ("Etudes à caractère régional entreprises à la demande des Etats membres") à l'initiative du gouvernement français, plus précisément de la D.A.T.A.R. (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale). La Commission des Communautés Européennes a cofinancé cette étude à concurrence de 50%.

Le texte présenté ici est le résumé du rapport final relatif à la 1ère phase de l'étude dans lequel sont exposés en détail les analyses qui ont conduit aux conclusions présentées ici. L'étude complète comportera au total trois phases.

*

* *

La présente étude ne reflète pas nécessairement le point de vue de la Commission des Communautés Européennes. Elle n'engage donc en aucune manière l'attitude de la Commission à ce sujet.

T A B L E D E S M A T I E R E S

	<u>Page</u>
Chapitre I : OBJET ET CHAMP DE L'ETUDE	1
Chapitre II : LES TRANSPORTS DE PERSONNES EN EUROPE - L'OFFRE ET LA DEMANDE ACTUELLES	5
2.1. Les transports routiers	5
2.2 Les transports par chemin de fer	8
2.3. Les transports aériens	9
2.3.1. La situation en 1970	10
2.3.2. La desserte aérienne actuelle (1975)	12
Les relations France-Europe en 1975	14
Chapitre III : LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE, DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DE LA DESSERTE AERIENNE EN EUROPE	17
3.1. La desserte intra-européenne des régions françaises	18
Chapitre IV : LE CONTECTE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN EN EUROPE	25
Chapitre V : LES COMPAGNIES AERIENNES	33
Les matériels en service	33
Personnels - Productivites	34
Chapitre VI : LES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES	37
6.1. Les infrastructures en service	37
6.2. La tarification des infrastructures	37
6.2.1. Redevances d'atterrissage	38
6.2.2. Les redevances de parking et d'abri	39
6.2.3. Les redevances passagers	41
Chapitre VII : LES TARIFS AERIENS	45
7.1. Les mecanismes de fixation des tarifs	45

LA DESSERTE AERIENNE
INTERREGIONALE EN EUROPE

Situation actuelle (Octobre 1976)

CHAPITRE 1

OBJET ET CHAMP DE L'ETUDE.

Les dirigeants, les cadres, mais aussi et de plus en plus, les personnels qualifiés des entreprises effectuent de nombreux déplacements qui conditionnent la bonne marche et le développement des affaires. Ces déplacements sont encore plus importants lorsque l'on s'intéresse aux unités de production qui se trouvent loin des grands pôles économiques et des centres de décision. Tout aussi importants, nécessaires et de plus en plus fréquents sont les déplacements des fonctionnaires et des membres des professions libérales.

Routes, voies ferrées et lignes aériennes se partagent les transports de personnes, mais il apparaît qu'en ce qui concerne les voyages pour motifs professionnels, les lignes aériennes recueillent la préférence des intéressés, soit que la distance est importante soit que les infrastructures terrestres ne permettent pas de liaisons suffisamment rapides, la faiblesse des courants de trafic ne justifiant pas la réalisation des investissements, financièrement très lourds, que représentent les autoroutes ou les voies ferrées pour trains à grande vitesse.

Les régions dont le développement économique est faible ou lent sont le plus souvent assez éloignées des grands centres économiques et produisent de faibles courants d'affaires. Elles devraient avoir, à ce double titre, beaucoup à attendre d'une bonne desserte aéronautique. De même, les régions dont le développement est déjà bien engagé ont généralement beaucoup à attendre d'une diversification du réseau aérien, diversification qui ouvrirait de nouveaux débouchés et permettrait des liaisons directes entre régions ayant de solides relations d'affaires.

Or, si le réseau aérien intérieur des Etats se développe normalement, parfois même très rapidement, touchant de nombreux points du territoire et permettant des liaisons directes entre agglomérations d'importance démographique et économique moyenne voire faible, il ne paraît pas que se produise un développement parallèle du réseau aérien interrégional à l'intérieur de l'Europe.

L'analyse qui est faite ci-dessous a donc trait à la desserte aérienne entre les régions européennes. et, plus précisément, tente de répondre aux deux objectifs suivants :

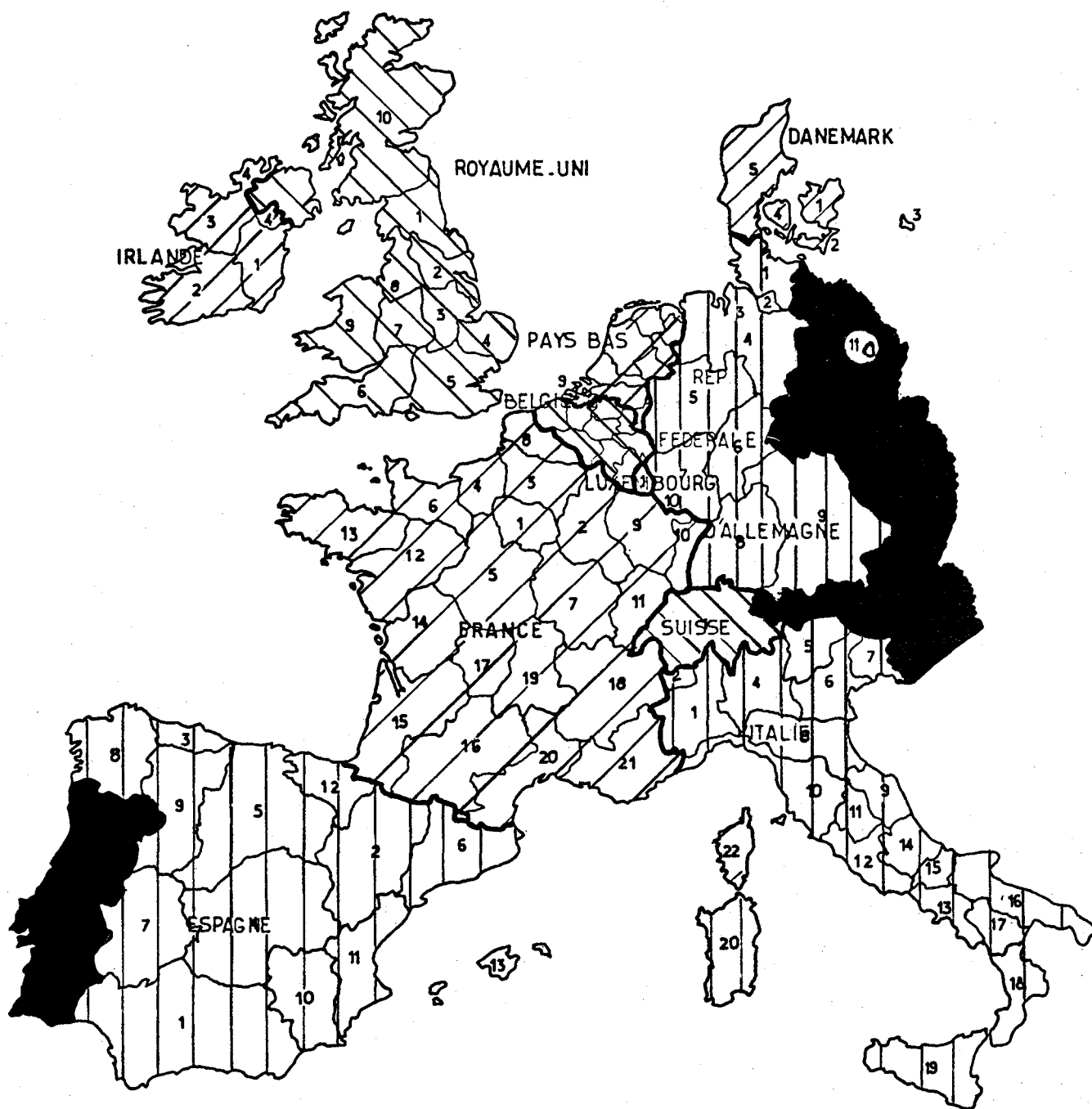
- Examen des conditions institutionnelles, juridiques, techniques et économiques, qui président au développement de la desserte aérienne régionale intra-européenne. Par desserte intra-européenne, il faut entendre les relations internationales entre les différentes régions européennes.
- Examen de la situation de la desserte aérienne pour les relations intéressant la province française.

Cette analyse porte, essentiellement, sur les déplacements effectués pour motifs professionnels entre régions des onze pays suivants d'Europe de l'Ouest : Belgique, Danemark, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni et Suisse. Elle ne concerne pas les déplacements entre régions d'un même Etat, encore que ces déplacements apparaîtront dans la suite de ce rapport, dans la mesure où les interactions entre desserte intérieure et internationale sont évidentes. Enfin, plus que sur celui des liaisons entre grandes capitales politiques et économiques, l'accent est mis sur les liaisons entre régions d'importance économique moyenne ou faible avec les capitales d'une part, entre elles d'autre part.

Le champ géographique de l'étude s'étend sur une superficie de près de 2 millions de kilomètres carrés sur laquelle était répartie en 1974, une population d'environ 300 millions d'habitants. A titre de comparaison, la population des Etats-Unis d'Amérique avoisinait, la même année, les 210 millions d'habitants sur une superficie de 9,3 millions de kilomètres carrés. La comparaison avec la situation aux U. S. A. sera d'ailleurs une constante de cette étude car l'organisation de la desserte aérienne intérieure aux U. S. A. peut servir d'élément de référence pour une desserte intra-européenne débarrassée des effets "frontière".

LE CHAMP GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE

— PAYS ET UNITES TERRITORIALES



Dans un second chapitre, sont décrits et analysés les différents réseaux (aériens, ferrés et routiers) et les trafics qu'ils supportent, ceci permettant de situer la desserte aérienne dans le contexte plus général des transports de personnes en Europe. Le chapitre 3 est consacré aux populations desservies et aux relations économiques qui les lient avec un éclairage particulier pour les relations aériennes intéressant les régions françaises. Le chapitre 4 et les chapitres 5, 6 et 7 sont consacrés aux conditions institutionnelles et juridiques (Ch. 4), financières (Ch. 5), techniques (Ch. 6) et tarifaires (Ch. 7) dans lesquelles évolue le transport aérien intra européen.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS DE PERSONNES EN EUROPE - L'OFFRE ET LA DEMANDE ACTUELLES.

La pénurie de statistiques récentes et précises n'a pas permis une analyse fouillée de la situation des transports en Europe. Cette pénurie se fait d'autant plus sentir si l'on tente de s'intéresser aux statistiques par origine-destination, par motifs de déplacements...

Les 291 millions de personnes qui habitaient en 1970 les pays du champ de l'étude ont effectué 129,6 millions de déplacements internationaux (44 déplacements - voyage aller ou retour - pour 100 habitants).

19,7 %			de ces déplacements sont effectués par voie aérienne
18,7 %	"	"	par la voie ferrée
61,6 %	"	"	par la route.

Quel que soit le pays - émetteur ou récepteur - concerné, la part des déplacements par fer est relativement constante autour de 19 % ; par contre les parts de l'air et de la route subissent des fluctuations importantes qui s'expliquent bien sûr par la situation géographique du pays, mais aussi certainement par la nature du trafic reçu ou émis. C'est le cas, par exemple de l'Espagne où le trafic aérien prend une place très importante qui s'explique par le rôle du trafic touristique.

2.1. Les transports routiers.

L'organisation du transport routier en fait, sans conteste, le plus difficile à cerner. Des enquêtes existent (frontières, "cordons" autour des grandes agglomérations, ménages) mais leurs résultats, anciens et par trop fragmentaires, doivent être considérés comme de simples données indicatives de l'importance du volume des échanges.

Le transport international par Autocar est d'un usage fort répandu. Il correspond pour l'essentiel, à des déplacements effectués pour des motifs touristiques et personnels et n'entre donc pas dans le champ de notre analyse comparative.

Le transport international par Voiture Particulière se caractérise par deux faits principaux : concentration et proximité :

- chacun des onze pays du champ de l'étude a des relations routières "privilégiées" avec deux ou trois autres pays et, plus le pays "émetteur-récepteur" est "petit", plus le marché du transport de personnes par véhicule particulier est concentré. C'est le cas par exemple de la SUISSE avec la FRANCE et l'ITALIE (84 % des déplacements par la route) ou des PAYS-BAS avec la R. F. A. et la BELGIQUE (81 % des déplacements par la route).
- si l'on s'intéresse aux relations régions à régions, on constate qu'à l'intérieur du volume des déplacements entre deux pays, une part importante s'effectue entre des régions situées de part et d'autre des frontières. Il s'agit donc pour la route de déplacements à courte et moyenne distance et il est vraisemblable que ceci est encore plus vrai pour les seuls voyages d'affaires.

La longueur du réseau à la disposition des usagers de la route peut être évaluée à 2,5 millions de kilomètres, le réseau non urbain représentant environ 40 % de cette longueur, soit environ 1 million de kilomètres. En fait, le réseau qui peut être qualifié "d'international" est beaucoup moins important. En prenant en compte l'ensemble du réseau autoroutier, l'ensemble du réseau des routes "Européennes" et un certain nombre de routes nationales facilitant la jonction entre ces deux réseaux, on arrive à un total d'environ 52 300 kilomètres, constitué d'environ 18 800 kilomètres d'auto-routes et 33 500 kilomètres de routes à chaussée unique (situation à fin 1974).

Sur ce réseau, circulaient en 1974 près de 75 millions de véhicules particuliers, (environ 1 véhicule pour 4 habitants). Cette donnée est relativement constante, sauf en Espagne (1 pour 9 habitants), en Irlande (1 pour 6 habitants) et au Luxembourg (1 pour 3 habitants).

- Déplacements routiers - Pays - Pays -

(unité 10³ déplacements)

(Déplacements tous motifs, Année 1970)

	Belgique	Luxembourg	Danemark	Espagne	France	Irlande	Italie	Pays Bas	R. F. A.	U. K.	Suisse	Total 1 sens
Belgique	166	166	138	360	8552	26	184	6446	5142	402	174	10 795
Luxembourg	138	20	20	44	770	4	20	78	450	28	46	813
Danemark	360	44	194	194	298	44	204	274	1688	110	232	1 601
Espagne	8552	770	298	2710	2710	4	418	342	1568	1540	266	3 723
France	26	4	44	4	22	22	3376	2076	9438	1160	4016	16 209
Irlande	184	20	204	418	3376	28	28	42	30	1484	26	855
Italie	6446	78	274	342	2076	42	1154	1154	4714	590	3148	6 918
Pays Bas	5142	450	1688	1568	9438	30	4714	13892	13892	436	328	12 534
R. F. A.	402	28	110	1540	1160	1484	590	436	590	210	84	18 798
U. K.	174	46	232	266	4016	26	3148	328	84	210	210	4 265
Suisse												
Total 2 sens	21590	1626	3202	7446	32418	1710	13836	25068	37596	6550	8530	79 786
												159 572

(Source O C D E)

Les déplacements (tous motifs) sont répartis à égalité entre les deux pays origine ou destination, de sorte que la matrice des échanges est parfaitement symétrique et que le total 1 sens représente la somme des voyages aller (ou retour) intéressant un pays donné et le total deux sens la somme des voyages aller et retour. Autrement dit et par exemple 166 000 personnes se sont déplacées entre la Belgique et le Luxembourg, 83 000 dans un sens et 83 000 dans l'autre.

2.2. Les transports par chemin de fer.

L'organisation des transports par chemin de fer en Europe est telle - il s'agit d'entreprises de dimension nationale - que les statistiques disponibles sont à la fois plus nombreuses et plus fiables. Elles permettent notamment une analyse plus fine des relations régionales à régions.

Les déplacements par voie ferrée des personnes dans les onze pays du champ de l'étude se caractérisent d'une part par une concentration des déplacements sur certains axes, d'autre part par un allongement des distances de parcours par rapport aux transports routiers.

- la concentration des déplacements sur certains axes, les mêmes d'ailleurs que par la route, est toutefois moins affirmée. C'est ainsi que si la part des déplacements sur ces deux ou trois axes privilégiés reste très importante, elle n'atteint pas toutefois l'importance qui avait été mise en évidence pour les déplacements routiers.
- la part dans les déplacements par voie ferrée, des déplacements entre régions ou secteurs frontaliers, si elle reste importante, n'a plus, comme pour la route, le rôle prépondérant. Les parcours s'allongent.

L'examen, par exemple, des relations France-Espagne ou France-Allemagne, le prouve ou mieux encore les deux tableaux ci-dessous qui donnent la part en % des trafics de secteur à secteur dans le trafic pays à pays.

100 %		E S P A G N E			R E P. F E D E R A L E D' A L L E M A G N E				
		3	4	5	17	18	19	20	21
F R A N C E	6	5 %	13 %	2 %	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %
	7	20 %	19 %	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %
	8	5 %	3 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %
	9	12 %	7 %	3 %	6 %	18 %	6 %	9 %	3 %
	10	2 %	3 %	1 %	2 %	13 %	4 %	18 %	2 %

Le trafic entre secteurs frontaliers représente 39 % des déplacements pour les relations France-Espagne (secteur 7 - secteurs 3 et 4), 31 % des parcours pour les relations France-RFA (secteur 10 - secteurs 18 et 20).

- la part des déplacements pour motifs "affaires", dans les déplacements totaux avoisine les 16 %. Il existe cependant des régions où cette part (à l'émission ou à la réception) est excessivement faible, c'est le cas du Sud de l'Espagne, de l'Irlande du Nord ou du Sud. Par contre des secteurs comme la région parisienne, la région de Rome, de Francfort ou de Munich connaissent des pourcentages de déplacements d'affaires très importants (entre 20 et 30 %). Ce sont les relations entre secteurs où la population est importante qui ont, même si les distances sont longues, les plus forts pourcentages de déplacements d'affaires par rapport au total des déplacements qui les concernent.

Le réseau ferré, beaucoup moins dense que le réseau routier n'en atteint pas moins une longueur de 125.000 kilomètres dont environ 105.000 kilomètres accessibles aux voyageurs. Par contre le réseau que l'on peut qualifier "d'international", celui des Trans Europ Express et des grands trains rapides internationaux, atteint une longueur du même ordre de grandeur (38.000 kilomètres) que le réseau routier défini comme international. Il est possible d'ailleurs de constater un certain parallélisme entre ces deux réseaux.

2.3. Les transports aériens.

Malgré une évolution rapide de transport aérien, il paraît utile, par simple raison d'homogénéité, de se pencher sur sa situation en 1970, avant de s'intéresser à son état récent.

2.3.1. La situation en 1970.

Il n'y a pas, comme pour le fer ou la route, de pays que l'on pourrait qualifier de "captifs" de l'avion, la dispersion autour de la moyenne européenne (9 déplacements aériens pour 100 habitants) est faible. Par ailleurs les propensions à utiliser le mode aérien pour sortir ou entrer dans les différents pays sont tout à fait différentes de celles qui avaient pu être mises en évidence pour la route ou le fer. Enfin, le tableau des échanges aériens montre que la concentration du trafic sur deux, trois grandes relations pays à pays n'existe plus et le transport aérien s'empare d'une partie importante des déplacements à longue distance. Bien entendu, le transport aérien joue un rôle très important sur les relations à courte distance entre pays où l'utilisation d'un mode terrestre conduit à des ruptures de charge mal supportées par les usagers.

- Déplacements par voie ferrée - Pays à Pays -

(unité 10³ déplacements)

(Déplacements tous motifs confondus, année 1970)

Source OCDE

	Belgique	Luxembourg	Danemark	Espagne	France	Irlande	Italie	Pays Bas	R. F. A.	U. K.	Suisse	Total 1 sens
Belgique	40	40	24	100	1762	28	292	952	756	430	410	2 397
Luxembourg	40	40	4	8	160	2	26	40	90	18	36	212
Danemark	24	4	4	16	48	26	40	60	902	36	58	607
Espagne	100	8	16	1390	1390	4	46	40	296	108	150	1 079
France	1762	160	48	1390	1762	20	2082	496	1912	898	1632	5 200
Irlande	28	2	26	4	20	22	22	36	24	444	16	311
Italie	292	26	40	46	2082	22	292	144	2214	114	1392	3 186
Pays Bas	952	40	60	40	496	36	144	1504	1504	212	208	1 846
R. F. A.	756	90	902	296	1912	24	2214	1504	452	452	2052	5 101
U. K.	430	18	36	108	898	444	114	212	452	140	140	1 426
Suisse	410	36	58	150	1632	16	1392	208	2052	140	410	2 897
Total 2 sens	4 794	424	1 214	2 158	10 400	622	6 372	3 692	10 202	2 852	5 794	24 262
												48 524

Les déplacements tous motifs sont répartis à égalité entre les deux pays origine ou destination, de sorte que la matrice est parfaitement symétrique et que le total 1 sens représente la somme des voyages aller (ou retour) intéressant un pays donné et le total deux sens, la somme des voyages aller et retour. Autrement dit et par exemple, 40 000 personnes se sont déplacées par fer entre le Luxembourg et la Belgique, 20 000 dans 1 sens et 20 000 dans l'autre.

- Déplacements aériens - Pays à Pays -
(unité 10³)

(Déplacements tous motifs, année 1970)

(Source OCDE)

	Belgique	Luxembourg	Danemark	Espagne	France	Irlande	Italie	Pays Bas	R. F. A.	U. K.	Suisse	Total 1 sens
Belgique		6	70	296	200	42	218	28	220	526	164	885
Luxembourg	6		6	16	32	4	8	20	20	42	2	78
Danemark	70	6		622	158	36	342	170	310	392	106	1 106
Espagne	296	16	622		822	68	382	630	1 988	3 490	464	4 389
France	200	32	158	822		102	904	336	806	2 054	568	2 991
Irlande	42	4	36	68	102		26	44	52	866	38	639
Italie	218	8	342	382	904	26		296	964	1 420	372	2 461
Pays Bas	28	20	170	630	336	44	296		310	950	264	1 524
R. F. A.	220	20	310	1 988	806	52	964	310		1 638	714	3 511
U. K.	526	42	392	3 490	2 054	866	1 420	950	1 638		842	6 110
Suisse	164	2	106	464	568	38	372	264	714	842		1 767
Total 2 sens	1 770	156	2 212	8 778	5 982	1 278	4 932	3 048	7 022	12 220	3 534	25 466
												50 932

Les déplacements (tous motifs) sont répartis à égalité entre les deux pays origine-destination de sorte que la matrice des échanges est parfaitement symétrique et que le total 1 sens représente la somme des voyages aller ou retour intéressant un pays donné et le total deux sens la somme des voyages aller et retour. Autrement dit et par exemple 70 000 personnes se sont déplacés par air entre le Danemark et la Belgique, 35 000 dans un sens et 35 000 dans l'autre.

2.3.2. La desserte aérienne actuelle (1975)

92 villes d'Europe sont reliées à une, au moins, autre ville d'un des dix autres pays du champ de l'étude et, il est possible de recenser 667 liaisons ville à ville (environ 330 relations - situation en décembre 1975).

En fait, il convient de modérer cette analyse sommaire qui donne une image déformée de la réalité en notant :

- que 29 villes seulement sont reliées à 6 (au plus) autres villes,
- que ces 29 villes sont les capitales politiques et économiques et qu'elles drainent à elles seules 535 des 667 liaisons recensées.

Certes, ces "capitales" représentent a priori, les plus forts potentiels de trafic, mais la concentration des liaisons entre les agglomérations importantes entraîne pour les déplacements entre agglomérations de moindre importance, l'utilisation des réseaux aériens intérieurs existants ou les réseaux de transports terrestres. Cette utilisation - les ruptures de charge qu'elle entraîne, l'allongement des temps de parcours qu'elle sous-entend - a pour conséquence quasi certaine, la désaffection d'un certain nombre d'usagers potentiels du transport aérien. En effet, un des atouts majeurs du transport aérien, dans le choix des modes, est la vitesse. Or, la multiplication des escales ou l'allongement des parcours terminaux fait que cette vitesse réelle des transports aériens peut se retrouver à un niveau à peine supérieur à celui du transport par voie ferrée.

La matrice, ci-après, donne les valeurs des échanges aériens entre les différents pays d'Europe. Elle a été constituée à partir de données statistiques de l'A. E. A. (Association of European Airlines) des administrations, ou à partir des caractéristiques de l'offre (c'est le cas pour certains flux intéressant l'IRLANDE). Elle ne concerne que le trafic sur les vols réguliers.

Il n'y a pas, à proprement parler, de concentration du marché du transport aérien régulier au niveau des relations états à états, par contre il en est tout autrement - à l'intérieur des relations états à états - au niveau des relations villes à villes, où il existe une relation dont le poids est prépondérant, c'est le cas de BRUXELLES-LONDRES 90 % du trafic BELGIQUE-ROYAUME UNI, ou de LONDRES-AMSTERDAM, 80 % du trafic ROYAUME-UNI-PAYS-BAS.

Année 1974

Transports aériens sur service régulier
(Tous motifs confondus) (passagers deux sens)

	Belgique	Luxem- bourg	Danemark	Espagne	France	Irlande	Italie	Pays Bas	R. F. A.	U. K.	Suisse	Total 1 sens (10 ⁶ pass.)
Belgique		0	104 100	210 800	259 800	(4) (34 000)	(2) 265 000	(2) 132 100	(1) 325 400	(2) 592 100	(2) 228 800	1, 076
Luxembourg	0		0	27 700	50 200 (3)	0	9 300	12 300	58 800	50 000	0	0, 104
Danemark	104 100	0		59 800	172 500	(4) (17 000)	(2) 89 300	194 700	(2) 481 370	(2) 344 700	(2) 179 000	0, 812
Espagne	210 800	27 700	59 800		879 500	8 800	514 400	186 600	636 700	1 053 700	492 800	1, 789
France	259 800	50 200	172 500	879 500		59 500	980 600	401 200	1 102 300	2 537 800	1 026 400	3, 734
Irlande	(34 000)	0	(17 000)	8 800	59 500		(11 000)	34 300	(50 000)	(5) 1 566 000	(20 000)	0, 900
Italie	265 000	9 300	89 300	514 400	980 600	(11 000)		(2) 221 300	(1) 1 128 900	(2) 722 200	(2) 501 200	2, 221
Pays Bas	132 100	12 300	194 700	186 600	401 200	34 300	221 300		(1) 644 100	(2) 1 269 900	(2) 268 600	1, 682
R. F. A.	325 400	58 800	481 300	636 700	1 102 300	(50 000)	1 128 900	644 100		2 242 200	(1) 1 113 700	3, 892
U. K.	592 100	50 000	344 700	1 053 700	2 537 800	1 566 000	722 200	1 269 200	2 242 200		736 800	5, 557
Suisse	228 800	0	179 000	492 800	1 026 400	(20 000)	501 200	268 600	1 113 700	736 800		2, 283

(1) Ensemble régulier, non régulier

(2) A E A

(3) Luxair

(4) Estimation ()

(5) 1973.

La SUISSE et la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE échappent à cette règle commune. Il faut, pour pouvoir porter un jugement définitif sur l'organisation du transport aérien en Europe, connaître les origines destinations véritables des usagers (et non pas les seules origines destinations sur les vols) car, si l'on peut dire que les points d'entrée sortie des territoires SUISSES et ALLEMANDS semblent judicieusement choisis (on ne peut toutefois rien dire sur leur nombre), il est difficile de se prononcer sur les principaux points d'entrée sortie des autres pays avant de s'assurer que c'est leur seul poids politique, économique ou démographique qui justifie l'importance du trafic qui les touche.

Les relations France-Europe en 1975.

La FRANCE, pour sa part, connaît en 1975, 111 liaisons aériennes intra-européennes au départ ou à l'arrivée de 27 villes. En fait, il existe un pôle important PARIS avec 33 liaisons, 3 pôles d'importance moyenne LYON, MARSEILLE et NICE (4 avec BALEMULHOUSE) et 23 agglomérations possédant une seule liaison aérienne (généralement avec LONDRES) ou éventuellement 3 comme BORDEAUX ou 5 comme TOULOUSE et STRASBOURG. Enfin 4 régions françaises ne sont desservies par aucune liaison intra-européenne la FRANCHE COMTE, la BOURGOGNE, le LIMOUSIN et le LANGUEDOC ROUSSILLON.

Bien évidemment, cette structure se retrouve au plan des trafics puisque 97,7 % des passagers intra-européens ont emprunté les aéroports de PARIS, LYON, MARSEILLE et NICE et, dans une moindre mesure, GRENOBLE.

A l'inverse, ne sont reliées à aucune région française : Emilie, Toscane, Romagne, Campanie, Molise, Pouilles, Basilicate, Calabre et Sicile en ITALIE, l'ECOSSE et l'IRLANDE du NORD au ROYAUME UNI.

Le secteur qui généralement reçoit le plus fort trafic "français" est sans conteste le secteur 22 (région londonienne) avec 32,7% du total, suivi de la SUISSE avec 14,3%, de l'ITALIE du Nord (Milan, Turin) : 7,2%, de la région de Francfort 6,7% et la région Romaine 6,4% du total. Certaines relations supportent des trafics très faibles.

En dehors de la structure du réseau intra-européen lui-même, différentes constatations peuvent trouver un début d'explications dans :

- la structure du réseau intérieur français, pratiquement bi-polaire (Paris et Lyon)
- la différence de qualité du service offert sur les aéroports parisiens et dans les autres aéroports français (multiplicité de l'offre, correspondances assez bonnes, appareils plus performants).

En résumé, cette photographie de la situation du transport international des personnes à l'intérieur de la zone constituée par les 11 pays du champ de l'étude permet de tirer un certain nombre de conclusions.

Les différents modes de transport se partagent de façon fort inégale le marché des déplacements. La route en prend la plus grosse part (aux alentours de 60 %) mais intéresse plus spécialement les déplacements à courte distance d'une part, et les déplacements à longue distance pour motif touristique d'autre part (importance relative des flux ESPAGNE - ROYAUME-UNI, R. F. A. ou DANEMARK).

Le transport aérien et le transport ferré se partagent à peu près à égalité le reste du marché (environ 20 % chacun), mais le transport aérien intéresse plus particulièrement le marché des longues distances d'une part et le marché des courtes et moyennes distances lorsque des obstacles naturels entraînent des ruptures de charge lors de l'utilisation des modes de transport terrestre, c'est le cas notamment des échanges avec le Royaume Uni.

En ce qui concerne le transport aérien, une analyse globale peut laisser croire à une organisation satisfaisante (92 villes et 667 liaisons), en fait une analyse plus fine permet de se rendre compte que l'essentiel des trafics est acheminé entre les grandes capitales économiques et politiques et que finalement le transport aérien entre villes de moyenne importance et les capitales d'une part, et surtout entre villes de moyenne importance entre elles d'autre part, reste marginal. Une étude particulière de la desserte aérienne française est un exemple frappant de cet état de choses. La France, avec ses 27 villes reliées à une autre ville européenne, et les 111 liaisons qui en résultent semble jouir d'une bonne desserte intra-européenne, ce jugement est totalement démenti par une analyse plus fine de la situation présente qui permet de se rendre compte qu'en fait 85 % du trafic intra européen se fait au départ et à l'arrivée des aéroports parisiens et que finalement 2, 3 % du trafic aérien est partagé entre 22 aéroports français (les 27 moins Paris, Lyon, Marseille, Nice et Grenoble), la quasi totalité de ces 2, 3 % s'effectuant d'ailleurs sur des liaisons avec Londres.

Si la structure des réseaux et les caractéristiques de l'offre (appareils, fréquences) peuvent fournir des éléments d'explication à ce phénomène, il convient d'examiner maintenant les autres éléments du système du transport aérien régional que constituent les populations desservies et leurs relations commerciales, le contexte institutionnel et juridique dans lequel évolue ce mode de transport, ainsi que les outils qu'il nécessite, c'est-à-dire les compagnies aériennes, les infrastructures en service, enfin, dernier élément à analyser : la tarification du transport aérien.

CHAPITRE III

LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE, DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE DE LA DESSERTE AERIENNE EN EUROPE.

Quatre indicateurs permettent une analyse détaillée de la demande de transport et plus particulièrement de la demande de trafic aérien.

Le facteur "population" est un indicateur de potentiel de trafic ; plus que les populations globales concernées par une desserte, les populations actives, voire les populations par branche d'activité sont des indicateurs pertinents de la demande de transport surtout quand on se préoccupe des voyages d'affaires.

Le deuxième indicateur est l'indicateur de communauté d'intérêt que l'on peut évaluer à partir du volume des échanges commerciaux et qui caractérise les relations professionnelles qui peuvent exister entre deux régions ou deux pays.

Un autre indicateur de la demande est un indicateur d'éloignement qui peut être caractérisé par la distance ou mieux encore par le tarif appliqué dans une liaison.

Enfin, dernier indicateur, l'indicateur d'offre, c'est-à-dire l'indicateur d'utilisation possible de chaque mode de transport (fréquences des services, correspondance modale ou intermodale).

Il n'entrait pas dans le cadre de cette étude de procéder à une analyse de la desserte intra européenne fondée sur ces quatre types d'indicateurs pour l'ensemble de la desserte régionale intra-européenne, mais il faut cependant noter :

- que la desserte est inexistante, ou quasi inexistante dans un certain nombre de régions :
 - . l'ITALIE du Nord-Est (Trentin, Vénétie, Frione
 - . le Sud de l'ITALIE (Campanie, Molise, Pouilles, Basilicates, Calabre, Sicile)
 - . l'ECOSSE
 - . l'ESPAGNE Continentale (Estramadure, Leon, Vieille Castille et Aragon) et, toujours en ESPAGNE, la province de Valence
 - . l'IRLANDE du Nord-Ouest.

Si les faibles populations ou le caractère essentiellement agricole de l'économie de certaines de ces régions peuvent expliquer, du point de vue de la stricte rentabilité du transport, l'existence ou la faiblesse de la desserte aérienne, il n'en est plus de même si l'on admet que le transport aérien peut être un excellent outil au service de l'aménagement du territoire et du développement de régions où un effort certain d'industrialisation est mené depuis plusieurs années.

- que le DANEMARK ne dispose que d'un seul point d'entrée ou sortie de son territoire, sa capitale Copenhague.
- que la desserte du Nord de la REPUBLIQUE FEDERALE d'ALLEMAGNE est relativement médiocre eu égard à la population desservie (2,5 millions d'habitants dont 800 000 actifs au Schleswig-Holstein, 7,2 millions et 2,5 millions d'actifs en Basse Saxe...).

3.1. La desserte intra-européenne des régions françaises.

- Cinq indicateurs (population, population active, importation et exportation, distances et tarifs) permettent une analyse plus fine de la desserte aérienne des 21 régions françaises.

- Région 01 (Région parisienne). Reliée à chacun des 10 pays, la desserte aérienne est excellente. Ceci est la combinaison du facteur politique, du facteur démographique et du facteur "structure" du réseau intérieur français.

- Région 02 (Champagne Ardennes). Une seule liaison intra européenne : Reims-Londres dont le trafic est très faible. Le facteur distance joue à l'encontre de relations avec des pays avec lesquels cette région possède de solides liens d'affaires. Par ailleurs, la proximité de la région parisienne est un frein indubitable à l'instauration de lignes directes.

- Région 03 (Picardie). Une seule liaison (Le Touquet-Londres) au caractère touristique très marqué. Comme pour la région précédente, la proximité de Paris gêne le développement d'une desserte directe. Il faut cependant noter qu'environ 60 % des actifs de cette région appartiennent aux secteurs primaires et secondaires, encore peu "producteurs" de transports aériens.

- Région 04 (Haute-Normandie). Un seul point de sortie "Londres" pour quatre points "d'entrée", le Havre, Rouen, Dieppe et Deauville, ce dernier essentiellement touristique. L'importance des relations d'affaires avec la BELGIQUE, les PAYS-BAS, l'ITALIE et surtout la REPUBLIQUE FEDERALE d'ALLEMAGNE, joint à une population d'environ 1,6 millions d'habitants, pose le problème d'une diversification de la desserte, surtout vers la R. F. A.

- Région 05 (Centre). Une partie de cette région qui ne connaît qu'une seule liaison Tours-Londres, fait partie de l'aire d'influence des aéroports de Paris. Tours devrait cependant (avec une population prévue de 300 000 personnes en 85) pouvoir bénéficier d'une desserte plus diversifiée.

- Région 06 (Basse-Normandie). Déjà reliée au Sud du ROYAUME UNI, c'est une région où le secteur primaire est très important (25 % des actifs). Il ne paraît pas que l'on puisse envisager des relations importantes par voie aérienne, à moyen terme.

- Région 07 (Bourgogne). A proximité de l'ITALIE et de la R. F. A. avec lesquelles elle entretient la plus grosse part de ses relations commerciales, cette région est par ailleurs située près des aéroports de la région parisienne et de ceux de la région lyonnaise ce qui devrait freiner le développement d'une desserte aérienne "propre".

- Région 08 (Nord-Pas de Calais). Très peuplée (près de 4 millions d'habitants), cette région est déjà reliée au ROYAUME UNI. Malgré le frein de la distance (pour les pays proches) et la qualité de la desserte terrestre vers Paris ou Bruxelles le transport aérien devrait avoir un rôle important à jouer.

- Région 09 (Lorraine). Deux grands centres urbains Metz et Nancy reliés l'un à Dusseldorf, l'autre à Londres, devraient constituer en 1985 une mégapole de 1,5 millions d'habitants. Des relations d'affaires se font sur des distances assez courtes (R. F. A. notamment), mais cela n'explique pas la faiblesse des trafics constatés et la qualité du service offert ne répond sans doute pas véritablement aux besoins.

- Région 10 (Alsace). Reliée avec 4 des 10 pays, le rôle politique de sa capitale Strasbourg est contrebalancé par la faiblesse de certaines distances (R. F. A. - SUISSE). Là aussi la qualité de la desserte est sans doute pour beaucoup dans la faiblesse des trafic actuels.

- Région 11 (Franche Comté). Elle ne possède aucune liaison intra européenne, c'est du au fait que le potentiel est assez faible et que l'on trouve deux grands aéroports à proximité : Lyon au sud et Bâle-Mulhouse au Nord.

- Région 12 (Pays de la Loire). Si Nantes, la capitale régionale joue un grand rôle en transport aérien intérieur, il n'en va pas du tout de même au plan intra européen et sans doute du fait de la qualité du service intérieur. Pourtant cette région entretient des relations commerciales très importantes avec la R. F. A., l'ITALIE et le BENELUX.

- Région 13 (Bretagne). L'ALLEMAGNE, le BENELUX et, dans une moindre mesure, la SUISSE représentent des relations d'affaires importantes avec d'ailleurs des déplacements par voie terrestre de qualité moyenne, et le transport aérien devrait jouer un rôle plus important que celui qu'il joue actuellement.

- Région 14 (Poitou - Charentes). Les pôles urbains y sont très dispersés et de faible importance, la mise en place d'une desserte aérienne se heurte à la faiblesse des trafics.

- Région 15 (Aquitaine). Sa capitale, Bordeaux, est reliée à Francfort, Londres et Genève. Le problème se pose très certainement d'une part de la diversification des liaisons avec la R. F. A., d'autre part de l'ouverture de liaisons avec le BENELUX et l'ITALIE pourtant le trafic sur les liaisons déjà en service reste faible.

- Région 16 (Midi-Pyrénées). D'une importance démographique à peu près identique à l'Aquitaine, son potentiel économique (vis à vis du BENELUX et de l'ITALIE) est cependant plus faible, mais il s'agit là encore de liaisons où le transport aérien devrait pouvoir jouer un rôle non négligeable.

- Région 17 (Limousin). Totalement en dehors du système actuel de transport aérien intra européen, cette région ne dispose pas d'un potentiel économique et démographique qui permette, à moyen terme, d'envisager son intégration dans ce système.

- Région 18 (Rhône - Alpes). C'est la deuxième région française par l'importance démographique. Elle dispose de deux points "d'entrée" Lyon et Grenoble et de six points de sortie : Bruxelles, Dusseldorf, Milan, Londres, Zurich et Barcelone. Restent les problèmes de relations avec les PAYS-BAS, celui de la diversification des liaisons avec le ROYAUME-UNI et la R. F. A. enfin celui de la relation avec Genève qui met en jeu les intérêts commerciaux de la Swissair et d'Air France.

- Région 19 (Auvergne). Elle ne possède qu'une seule liaison intra européenne, Clermont-Ferrand - Genève, ce qui peut paraître insatisfaisant mais il ne faut pas oublier qu'une part importante de son potentiel démographique et économique se trouve dans la partie centrale de cette région donc proche de l'aéroport de Lyon auquel elle est très bien reliée par voie terrestre.

- Région 20 (Languedoc-Roussillon). Les composants essentiels de son économie sont l'agriculture et le tourisme. Toutefois, l'ITALIE et la R. F. A. donnent lieu à des échanges commerciaux importants. Mais le grand nombre de centres urbanisés (Montpellier, Sète, Nîmes, Narbonne et Perpignan) peuvent avoir chacun des potentiels de trafic aérien insuffisamment importants pour justifier la création de lignes aériennes (à vocation affaires).

- Région 21 (Provence - Côte d'Azur). Elle possède une desserte intra européenne assez complète du fait de l'importance du trafic touristique qui profite ainsi aux relations d'affaires. Le problème qui se pose ici est celui de la diversification des liaisons existantes.

En conclusion de cette brève analyse du contexte démographique et économique de la desserte des régions françaises, nous pouvons relever un certain nombre de faits :

Il paraît évident que la région parisienne joue sur le plan du transport aérien intraeuropéen un rôle que même son importance démographique et économique par rapport aux autres régions françaises ne peut complètement expliquer. La structure radiale du réseau intérieur français, certaines déficiences de la qualité du service en place à partir des villes de province entraînent vraisemblablement un détour par Paris même lorsque la liaison directe existe actuellement.

Un certain nombre de régions françaises sont d'ores et déjà reliées à plusieurs pays européens, le problème qui se pose alors est celui de la diversification des relations existantes. Ces relations se font en effet presque toujours avec la capitale économique et politique du pays considéré.

L'analyse sommaire qui vient d'être réalisée sur la base des seuls indicateurs de population, de relations commerciales et de distances, laisse penser qu'une certaine quantité de villes et agglomérations françaises devrait pouvoir faire partie du système de transport aérien intraeuropéen. La comparaison des indicateurs qui les concernent avec ceux d'agglomérations françaises déjà reliées par voie aérienne à d'autres agglomérations européennes ne peut que conforter cette position.

En première analyse, les agglomérations où la desserte pourrait être diversifiée et améliorée sont :

Reims

Rouen, Le Havre,

Tours,

Caen,

Lille,

Metz, Nancy,

Strasbourg,

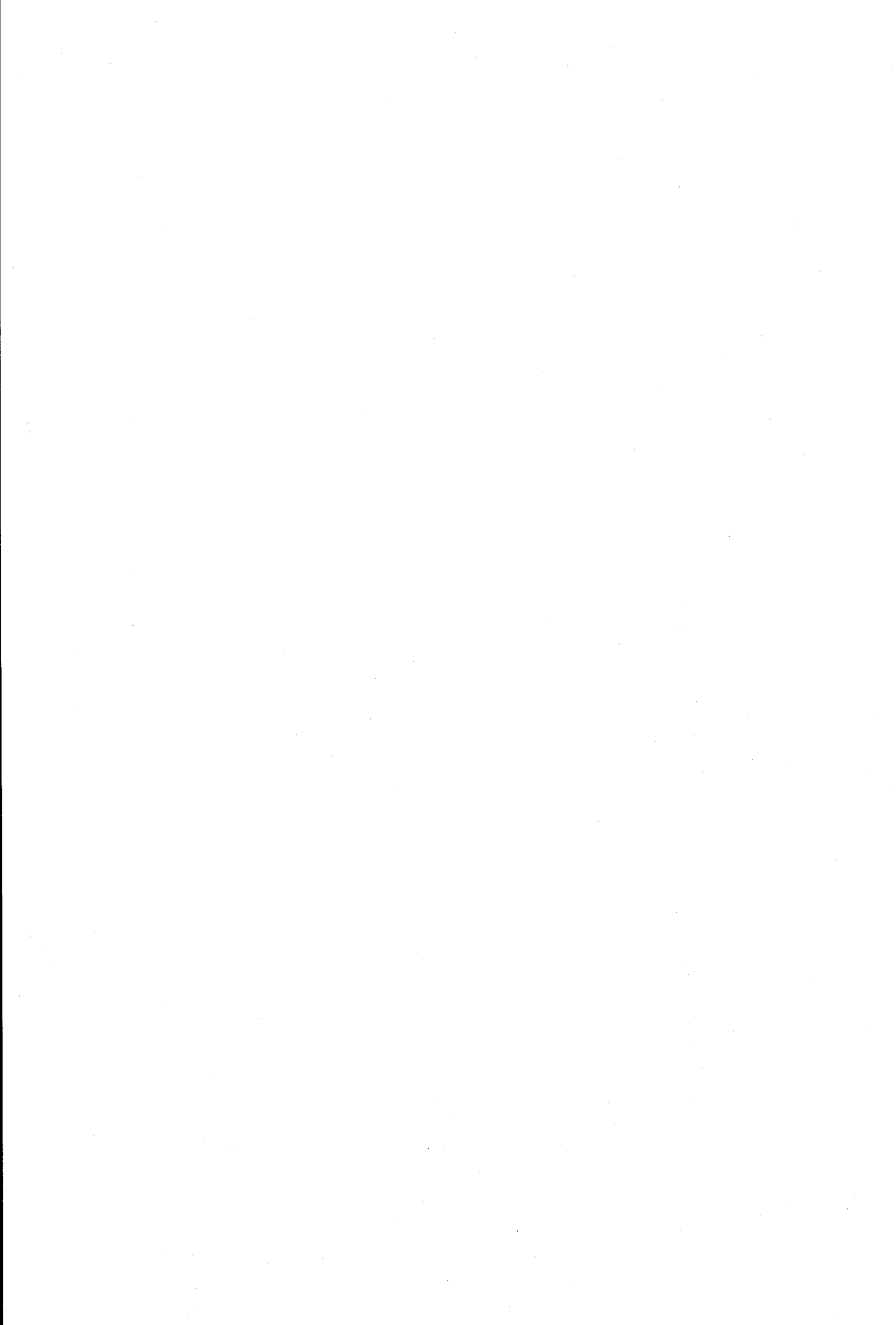
Nantes - St Nazaire,

Poitiers,
Bordeaux,
Toulouse,
Grenoble,
Clermont Ferrand.

Celles qui pourraient être intégrées dans le système aérien intraeuropéen sont :

Amiens,
Dijon,
Besançon,
Angers,
Brest,
Rennes,
La Rochelle,
Montpellier - Nîmes,
Toulon.

sans préjuger, bien entendu, des résultats d'études plus fines qui pourraient, soit contredire cette première analyse, soit permettre de compléter la liste ci-dessus par la mise en évidence de relations d'affaires particulières justifiant l'ouverture de liaisons aériennes répondant à des besoins très précis.



CHAPITRE 4 - LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN EN EUROPE

La desserte aérienne entre les régions des pays de l'Europe de l'Ouest et plus spécialement dans les onze pays du champ de l'étude, fait partie du transport aérien international et, en tant que tel, le cadre juridique dans lequel il évolue est constitué par un ensemble de Conventions de portée mondiale et d'accords entre Etats.

En fait, c'est de la conférence de Chicago en 1944 qu'est issu un des accords fondamentaux connu sous le nom de "CONVENTION DE CHICAGO" (convention relative à l'aviation civile internationale). Cette convention qui reconnaît la souveraineté absolue de chaque Etat sur son espace aérien, définit en matière de droit aérien, cinq libertés.

Les deux premières libertés, pratiquement reconnues par l'ensemble des Etats et en tout cas par les onze Etats qui nous intéressent, sont des libertés "techniques" qui concernent :

- la première, le droit de survol d'un Etat A par les avions (civils) d'un autre Etat,

- la deuxième, le droit d'escale technique sur les aéroports de l'Etat A des appareils appartenant aux compagnies d'un autre Etat B.

Les trois autres libertés sont des libertés "commerciales". Elles ont trait :

- la troisième, au droit accordé, par l'Etat A aux avions de l'Etat B, de débarquer sur les aéroports de A des passagers ou du fret embarqués sur les aéroports de B.

- la quatrième, au droit accordé par l'Etat A aux avions de l'Etat B d'embarquer des passagers ou du fret sur les aéroports de A à destination de B. La troisième et la quatrième liberté règlent donc les relations aériennes entre deux Etats A et B, desservis par des avions appartenant aux compagnies des Etats A et B.

- la cinquième liberté, au droit accordé par l'Etat A aux avions de l'Etat B de transporter des passagers ou du fret entre les aéroports de A et ceux d'un autre Etat C. On conçoit l'importance de cette cinquième liberté, non seulement pour les relations entre plusieurs Etats européens, mais aussi pour les relations mettant en cause deux Etats européens et le reste du monde, par exemple l'Amérique du Nord.

De cette même Conférence de Chicago est née l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale - OACI - regroupant tous les pays signataires de la Convention de Chicago depuis 1944. L'OACI a accompli un travail considérable, grâce à un système de "Recommandations" qui comme leur nom l'indique n'ont toutefois pas un caractère obligatoire, cela dans le cadre de la mission qui est la sienne, à savoir "... élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne et promouvoir la planification et le développement du transport aérien international..." C'est dans le domaine technique (télécommunications, matériels, infrastructures...) que la tâche de l'OACI s'est exercée le plus facilement. Dans le domaine des droits de trafic (libertés de l'air) et sans aucun doute en raison du principe même de souveraineté des Etats adopté il y a maintenant plus de trente ans, la tâche de cette organisation s'est révélée plus difficile. Aussi, mis à part quelques accords restreints au niveau d'une région du monde, comme par exemple "l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports non réguliers en Europe" réalisé dans le cadre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile qui regroupe les pays d'Europe occidentale, la tutelle du transport aérien international s'exerce par l'intermédiaire d'accords contractuels bilatéraux entre Etats.

Ces accords bilatéraux, signés par les organismes compétents des pays concernés, c'est-à-dire le Ministère des Affaires

Etrangères et le Ministère chargé de l'Aviation Civile, et qui sont la règle pour les Etats du champ de l'étude, sont de type Bermudien (du nom du premier accord de ce type signé aux Bermudes entre les USA et le Royaume Uni), c'est-à-dire qu'ils ne définissent pas de manière formelle la capacité à mettre en oeuvre sur la relation, ou non Bermudien dans le cas contraire (définition de la capacité). Si la plupart des onze pays qui nous intéressent sont liés entre eux par des accords de trafic de type Bermudien, il existe toutefois un certain nombre d'exceptions. C'est le cas par exemple des relations entre l'Espagne d'une part, le Royaume Uni et l'Irlande d'autre part ou bien encore des relations entre le Luxembourg et le Royaume Uni. On ne se trouve plus alors devant un accord bilatéral strict mais le transport aérien entre ces pays est réglé par échange de lettres entre les compagnies et administrations, lettres qui définissent la nature des échanges à prévoir entre les deux pays, après accord de toutes les parties intéressées.

Il n'existe donc pas actuellement de problèmes entre les différents pays qui nous intéressent, en ce qui concerne les droits de trafic mais le protectionnisme reste la règle, chaque Etat conservant jalousement sa souveraineté sur son espace aérien, ce qui lui donne d'ailleurs la possibilité de conserver une stricte tutelle des compagnie aériennes à partir du moment où c'est lui qui gère le portefeuille des droits de trafic (qu'ils résultent d'accords contractuels ou de toute autre procédure à caractère moins officiel) qu'il concède ensuite aux compagnies battant pavillon national).

De toutes façons l'absence d'accord entre Etats ne doit pas être considérée dans les relations aériennes en Europe comme une gêne au développement du transport aérien.

Cette tutelle des Etats sur les compagnies aériennes s'exerce pratiquement dans tous les domaines, que ce soit :

- au départ dans celui du statut juridique des compagnies aériennes; en effet, la plupart des grandes compagnies appartiennent en partie et même parfois en totalité à l'Etat. Bien souvent, lorsque tel n'est pas le cas, les capitaux qui composent le capital social d'une compagnie sont des capitaux qui obligatoirement appartiennent à des ressortissants de l'Etat en question;

- dans le domaine technique ensuite. Pratiquement chaque Etat possède son propre organisme de tutelle (Office fédéral de l'Air en Suisse, Régie des Voies aériennes en Belgique, Civil Aviation Authority au Royaume Uni, ...) dont un département s'intéresse plus particulièrement à la tutelle technique des compagnies aériennes ;

- dans le domaine économique et commercial enfin, au niveau du réseau et des tarifs en particulier. Au niveau des tarifs, puisque d'une façon ou d'une autre, et nous aurons l'occasion d'en reparler par ailleurs, les Etats interviennent dans la fixation des tarifs. Au niveau des réseaux puisque d'une part - nous venons de le voir - les droits de trafic sont répartis par la puissance publique entre les différents transporteurs aériens, d'autre part l'Etat intervient également lors de la création de lignes nouvelles.

En trafic intérieur l'initiative, lors de la création d'une ligne nouvelle, appartient souvent à la collectivité locale ou au gestionnaire de l'aéroport, qui "actionne" une compagnie aérienne directement ou par l'intermédiaire de l'autorité de tutelle, la compagnie aérienne présente alors une demande d'ouverture de ligne qui lui est finalement accordée ou refusée par l'administration. En trafic intra européen il en est tout à fait autrement en ce sens que la collectivité locale ou le gestionnaire de l'aéroport n'intervient pratiquement pas et l'initiative est presque toujours le fait de la compagnie demanderesse, (parfois cependant l'Etat, lorsqu'il s'agit de liaisons à caractère politique, intervient dès l'origine auprès de sa compagnie nationale).

Ceci dit, le processus qui conduit à l'ouverture d'une ligne est le suivant dans les deux cas de figures les plus intéressantes :

1°/ Dans un Etat A où la compagnie "nationale A_1 " dispose d'un monopole de droit pour les liaisons internationales, A_1 présente un dossier économique complet à l'administration de A qui lui accorde (ou lui refuse) la possibilité d'ouverture de la ligne vers un aéroport de l'Etat B dans le cadre des accords entre A et B (ou après négociation entre A et B), après étude du dossier par ses services compétents.

2°/ Dans un Etat A où existe une compagnie "nationale" A_1 , une compagnie A_2 présente à l'administration de A un dossier justificatif complet à l'appui de sa demande d'ouverture d'une ligne vers un aéroport de B. Si A_1 dispose du monopole de droit, la ligne ne peut être ouverte par A_2 que sous pavillon de A_1 et bien évidemment dans le cadre des accords entre les pays A et B.

Si A_1 ne dispose pas du monopole de droit, elle est cependant consultée dans la plupart des cas, et dispose donc d'un monopole de fait lorsque son avis fait autorité.

Il s'agit bien évidemment de la présentation schématisée à l'extrême puisque l'ouverture d'une ligne entre A et B fait intervenir également l'administration de B ainsi que les compagnies "nationales" ou non de B qui peuvent faire valoir à cette occasion leur intérêt pour la liaison en cause ou pour une autre liaison entre A et B.

Tout ceci signifie que si en théorie, c'est l'Etat qui décide en dernier ressort de l'ouverture d'une ligne nouvelle, en pratique toutefois, il est rare qu'il y ait ouverture d'une liaison contre l'avis de la compagnie "nationale", que celle-ci soit ou non directement concernée ou intéressée par cette ligne. La carte du réseau se dessine donc généralement plus en fonction de l'intérêt de la compagnie nationale, que de l'intérêt de l'usager du transport aérien plus spécialement de l'intérêt de l'usager potentiel d'une zone géographique de faible importance démographique et économique.

Trois facteurs essentiels semblent faire actuellement obstacle à la création de liaisons nouvelles en Europe :

Le premier concerne l'absence de subventions spécifiques de quelque sorte que ce soit de la part de collectivités locales ou régionales, qui permettraient d'éponger les déficits éventuels de la ligne nouvelle.

Certes des subventions existent en France notamment, ou encore en Belgique où une subvention directe a été octroyée par le Secrétariat aux Affaires Wallonnes, pour l'ouverture de la ligne Londres - Liège, mais elles constituent l'exception.

Le deuxième est le monopole de fait ou de droit des grandes compagnies nationales, lesquelles en dehors de raisons purement économiques répugnent généralement à l'ouverture de lignes à faible trafic qui s'adaptent mal à leur réseau existant (par exemple l'entrée/sortie obligatoire par Copenhague amène SAS à ne pas envisager l'ouverture de lignes à partir des villes "moyennes" du Danemark) et qui cependant peuvent entraîner des fuites de trafic vers le réseau international d'une compagnie aérienne étrangère

La troisième est l'inadaptation relative des flottes en service pour ce type de trafic (voir ci-après le chapitre consacré aux flottes des compagnies aériennes) ; il faut se rappeler qu'un DC 9 de 75 places, qui est avec le Boeing 737 et le Boeing 727 l'avion type utilisé sur les lignes intraeuropéennes, offre près de 50.000 places à raison d'une fréquence 6 jours sur 7, ce qui du point de vue commercial paraît le minimum admissible. Enfin dernier point à signaler à propos du matériel volant, la tutelle de l'Etat dans certains pays, en France notamment, s'étend à l'achat de matériel nouveau qui doit être approuvé par l'administration.

L'analyse du contexte juridique et institutionnel dans lequel évolue le transport aérien en Europe ne serait pas complète si elle ne s'étendait à la coopération entre compagnies.

La coopération entre les compagnies de transport aérien s'exerce à l'intérieur de nombreux organismes, le plus important étant sans conteste l'IATA (International Air Transport Association). La plupart des grandes compagnies européennes sont, elles, regroupées au sein de l'AEA (Association of European Airlines).

Les formes de coopération sont nombreuses : accords tarifaires au sein de l'IATA, accords interlignes, accords de représentation, mais aussi accords d'exploitation, les compagnies s'entendant pour l'exploitation d'une route aérienne. Les accords de pool (accord concernant les capacités offertes, le partage des recettes et parfois même le partage des dépenses) sont la forme la plus courante des accords d'exploitation. En Europe la plupart des grandes relations internationales sont exploitées en pool. L'avantage pour les compagnies est évident, il l'est beaucoup moins pour les usagers qui peuvent éventuellement se trouver devant une situation de sous-capacité de l'offre.

La coopération entre compagnies dans le domaine technique est également très diversifiée (assistance technique aux escales, accords d'entretien ...). En Europe, au titre des accords "entretiens", il faut citer les accords ATLAS (Air France, Alitalia, Lufthansa, Iberia et Sabena) et KSSU (KLM, Swissair, SAS et UTA) dont le but est la mise en commun des moyens pour l'entretien des avions gros porteurs et donc une diminution de ces coûts, et dont une des conséquences est une certaine standardisation des matériels utilisés dans chacun des groupes.

Enfin la coopération, étroite, entre les compagnies peut déboucher sur une intégration totale ; c'est le cas, notamment en Europe, du Scandinavian Air System qui regroupe les moyens des trois anciennes compagnies du Danemark, de la Suède et de la Norvège.

En résumé, le principe fondamental qui gouverne le transport aérien international et par conséquent le transport aérien intraeuropéen est celui de la souveraineté des Etats qui négocient et sont les seuls propriétaires des droits de trafic aérien, qu'ils concèdent ensuite aux compagnies aériennes. La tutelle des Etats sur les compagnies aériennes ne s'exerce pas uniquement dans ce domaine, mais aussi dans le secteur commercial et dans le secteur technique ; il est vrai que la plupart des grandes compagnies appartiennent en totalité à l'Etat et quand ce n'est pas le cas, l'Etat participe souvent au capital social de ces sociétés.

Les compagnies aériennes, du fait des nombreuses formes de coopération qu'elles ont été amenées à promouvoir entre elles, évoluent finalement dans un système relativement rigide.

Ceci se traduit sur le réseau aérien international en Europe de la façon suivante : le réseau est "étoilé". Les routes aériennes, conséquence des accords de troisième et quatrième libertés, sont exploitées par deux compagnies, parfois aussi par quelques exploitants marginaux, mais les accords de cinquième liberté sont assez limités dans l'ensemble. Un grand nombre de ces liaisons sont d'ailleurs exploitées en pool par les compagnies battant pavillon national. Le poids de ces compagnies dans la décision d'ouvrir des routes nouvelles est important et lorsqu'une route nouvelle s'ouvre, elle relie une ville de moyenne importance à une grande capitale économique. C'est la

compagnie nationale qui effectue cette desserte, parfois une compagnie de moindre importance, sous pavillon de la compagnie nationale, rarement sous son propre pavillon. Cet état de choses résulte de la combinaison de trois facteurs principaux qui sont le monopole de droit ou de fait des compagnies nationales, l'absence de subventions de la part des collectivités locales ou régionales, la relative inadaptation de la flotte des grandes compagnies à l'écoulement de trafic de faible importance.

Il semble donc que la tutelle des Etats sur l'organisation du système de transport aérien tend à favoriser l'outil de transport, c'est-à-dire la compagnie aérienne, plus que l'utilisateur actuel ou potentiel du transport aérien.

CHAPITRE 5 - LES COMPAGNIES AERIENNES

Dans chaque pays, existe une compagnie nationale dont une part du capital est détenue par l'Etat ou des organismes publics. Cette part est au minimum de 25 % (Luxair et Swissair) mais elle est généralement beaucoup plus importante, 75 voire 100 %. Le Scandinavian Air System est un cas à part, trois états, Norvège, Suède et Danemark y détiennent 50 % du capital (14.3 % - 2/7 - pour le Danemark).

Les Etats possèdent également des parts importantes dans le capital des compagnies du "second" ou "troisième" niveau, soit directement, soit par l'intermédiaire d'organismes publics ou des compagnies nationales, elles-mêmes. C'est le cas ainsi d'Air-France dans Air Inter, d'Iberia dans Aviaco. Il existe, toutefois, un certain nombre de compagnies dont le capital est entièrement privé (British Midlands, Dan Air Service).

L'influence des états sur les compagnies de transport européennes est grande et les relations de ces compagnies avec leur administration de tutelle sont serrées.

LES MATERIELS EN SERVICE :

En transport intra européen, les types d'appareils les plus utilisés sont le DC9 et le B 727 et, dans une moindre mesure, le B 737. Quoique encore très utilisée, la Caravelle doit être, à brève échéance, remplacée par un de ces trois appareils (ou un appareil du même type). Les compagnies "nationales" ne manifestent pas l'intention de s'équiper, tout au moins dans les prochaines années, d'appareils de capacité plus faibles.

Par contre, chez les compagnies "secondaires" jusqu'ici équipées de matériels beaucoup plus petits (Fokker B 27 ou Beech 99, Twin Otter ...) la tendance est à l'acquisition de matériels plus importants et plus sophistiqués (jets type Fokker 28).

Il en résulte que les relations à faible trafic ont toutes les chances d'être et de continuer à être exploitées par des compagnies régionales opérant éventuellement sous les pavillons de compagnies nationales.

PERSONNELS - PRODUCTIVITES :

- L'utilisation moyenne des principaux appareils utilisés par les compagnies aériennes européennes s'élève à 2300 heures par an pour un DC9, 2400 pour un B 737 et 2700 heures pour un B 727. Il n'y a pas de grande dispersion autour de cette moyenne. Il faut noter toutefois que les compagnies intérieures US semblent utiliser beaucoup plus leurs appareils (3400 heures pour les DC 9 d'Allegheny Airlines, 3300 heures pour le B737 d'Air Californie). En Europe, seule Lufthansa dépasse les 3000 heures d'utilisation annuelles avec ses B727.

- Contrairement à ce que l'on pourrait croire le ratio personnel navigant/personnel total ne décroît pas de façon notable avec la taille de la compagnie. Si l'on devait parler de tendance, c'est plutôt le phénomène inverse qui pourrait être pris en évidence, le nombre de personnel navigant paraît augmenter plus vite que le personnel total des compagnies.

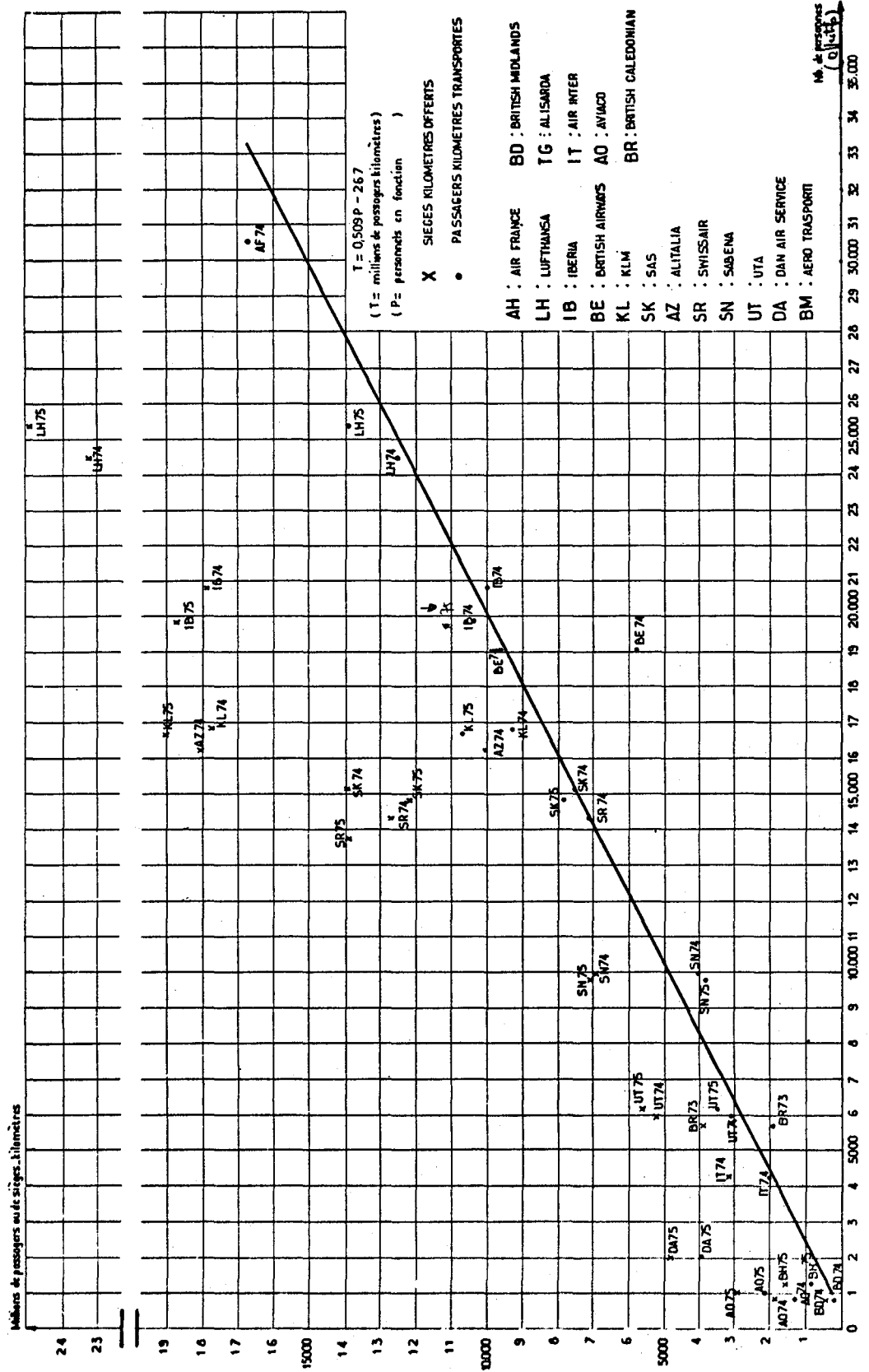
- En se référant au graphique de la page suivante qui donne les productivités comparées de différentes compagnies, c'est-à-dire le nombre de sièges x kilomètres offerts, ou de passagers x kilomètres transportés, rapporté au personnel total de ces compagnies, on constate une dispersion assez faible autour de la droite de régression ($T = 0,509 P - 267$) (1) mis à part le cas de British Airways (European Division) où la productivité paraît plus faible que la moyenne et Lufthansa où l'on note le phénomène inverse.

- Une analyse succincte de la situation financière des compagnies aériennes (Année 1974) montre que la couverture des dépenses d'exploitation par les recettes dépasse dans tous les cas 90 %. Cette couverture est entièrement réalisée pour les compagnies SAS, IBERIA, BRITISH AIRWAYS et SWISSAIR. Il est difficile d'évaluer la part des subventions dans le poste recettes.

(1) T : en millions de passagers x kilomètres transportés.

P : personnel en fonction en 1974 ; le coefficient $R^2 = 0,93$.

PRODUCTIVITE DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPEENNES



Certes, les compagnies effectuant du transport international ne perçoivent pas de subventions directes, en revanche les subventions indirectes, pour compenser les charges du service public ou pour simplement soutenir les compagnies battant pavillon national, revêtent diverses formes comme l'octroi de crédit à taux préférentiel pour le matériel volant, des garanties d'emprunt ...

Le cash-flow est généralement très faible, l'endettement très élevé, plus encore à long terme qu'à court terme, situation qui montre bien les difficultés qu'auraient les compagnies à investir dans de nouveaux équipements d'autant qu'elles vont devoir procéder au remplacement d'une partie de leur flotte long et moyen courrier dans un proche avenir.

CHAPITRE VI - LES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES

6.1. LES INFRASTRUCTURES EN SERVICE :

La plupart des aéroports (déjà desservis par une au moins relation intra européenne) sont capables d'accueillir les Boeing 737.100 sans limitation de poids au décollage ; il n'en est pas de même pour les Boeing 727.200, ce qui peut gêner le développement de la desserte intra européenne. Un recensement des aides à la navigation aérienne montre que la situation peut être qualifiée de bonne dans l'ensemble;encore faut-il avoir présent à l'esprit que ce recensement est fait sur des bases "quantitatives" (existence ou non de tel ou tel équipement) et non "qualitatives" (ancienneté et adaptation des équipements...). De même la plupart des aéroports sont équipés d'une douane permanente et également des balisages suffisants pour assurer une utilisation nocturne des aires d'atterrissage et de décollage.

Ceci nous amène à évoquer un facteur qui peut avoir des répercussions importantes sur le transport aérien en général et sur la desserte aérienne régionale intra européenne en particulier, en limitant la durée d'utilisation des pistes. Il s'agit de la généralisation des mesures tendant à instaurer un couvre-feu sur les aéroports dans le cadre de la lutte contre le bruit. Ces mesures, en se répercutant sur les horaires des compagnies, peuvent entraîner une baisse de la qualité du service offert aux usagers (suppression de possibilités d'aller-retour dans la journée, accentuation des trafics de pointe donc des délais d'attente).

En conclusion donc, si la situation des équipements aéroportuaires est convenable et en tout cas ne doit pas constituer une entrave au développement de la desserte intra européenne, par contre, dans un proche avenir, les mesures réglementaires de lutte contre les nuisances risquent d'entraîner une baisse de la qualité du service offert aux passagers.

6.2. LA TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES :

Les redevances perçues par les gestionnaires des aéroports sont dues généralement par les usagers à l'occasion des opérations :

- 1 - d'atterrissage (ou de décollage) des aéronefs,
- 2 - d'usage des dispositifs d'assistance à la navigation,
- 3 - de stationnement ou d'abri des aéronefs,
- 4 - d'usage des installations passagers ou marchandises,
- 5 - d'usage d'installation et d'outillage divers,
- 6 - de visite de tout ou partie des aéroports.

En fait, la redevance correspondant au point 2 est maintenant incluse dans les taxes d'atterrissage et les taxes "5" et "6" n'ont pas de véritable incidence sur le transport aérien.

6.2.1. Redevances d'atterrissage :

Le principe de calcul de la redevance d'atterrissage consiste à appliquer un certain taux à la tonne, au poids maximum au décollage de l'appareil qui figure dans le certificat de navigabilité.

Ce taux peut être constant ou progressif avec le poids des appareils, varier avec la nature du trafic (domestique, international ...), varier à l'intérieur d'un pays selon les aéroports ...

Les règles de calcul sont simples mais, comme toutes les règles, elles sont accompagnées d'exemptions et d'accommodements, le principal étant la réduction possible, en fonction du nombre total d'atterrissages réalisés mensuellement ou annuellement, accordée aux appareils d'une même compagnie. Ceci a pour effet immédiat de favoriser les compagnies battant pavillon national.

Il est difficile de dire si l'intégration de la redevance d'usage des installations de balisage dans la redevance d'atterrissage se fait au détriment du trafic intra européen ou à son avantage, les coûts du balisage étant répartis sur l'ensemble du trafic.

Les graphiques ci-après permettent une comparaison des redevances dues à l'atterrissage par deux des appareils les plus utilisés en trafic intraeuropéen, le DC9 et le Boeing 727.200.

L'éventail des redevances est très grand, d'un pays à l'autre, et à l'intérieur d'un pays les différences sont sensibles entre l'aéroport principal et les aéroports "secondaires". La tarification est plus élevée sur les aéroports les plus importants mais la réponse à la question suivante n'apparaît pas clairement. Veut-on par une tarification plus élevée instituer une sorte de péage de dissuasion sur les grands aéroports ou bien cherche-t-on à maximiser les recettes des aéroports principaux points d'entrée et de sortie quasiment obligatoires pour l'ensemble du trafic et pour le trafic intra européen en particulier ?

Enfin, dernier point qu'il paraît utile de souligner en matière de redevances d'atterrissages, mis à part le Royaume Uni où le transport intra européen fruit d'une taxation privilégiée (à mi chemin entre le trafic intérieur et le trafic "internationnal") aucune mesure spécifique n'existe qui puisse être considérée comme incitative au développement du transport aérien intra européen... Alors que tous les pays procèdent par l'intermédiaire de réductions considérables par rapport aux tarifs de base internationaux, à ce que l'on peut à juste titre considérer comme une incitation au développement du transport intérieur.

6.2.2. Les redevances de parking et d'abri :

Ces redevances, calculées selon le même principe que les redevances d'atterrissage ne sont généralement perçues qu'après des durées de six ou huit heures. Elles n'ont donc que peu d'influence sur le transport intra européen.

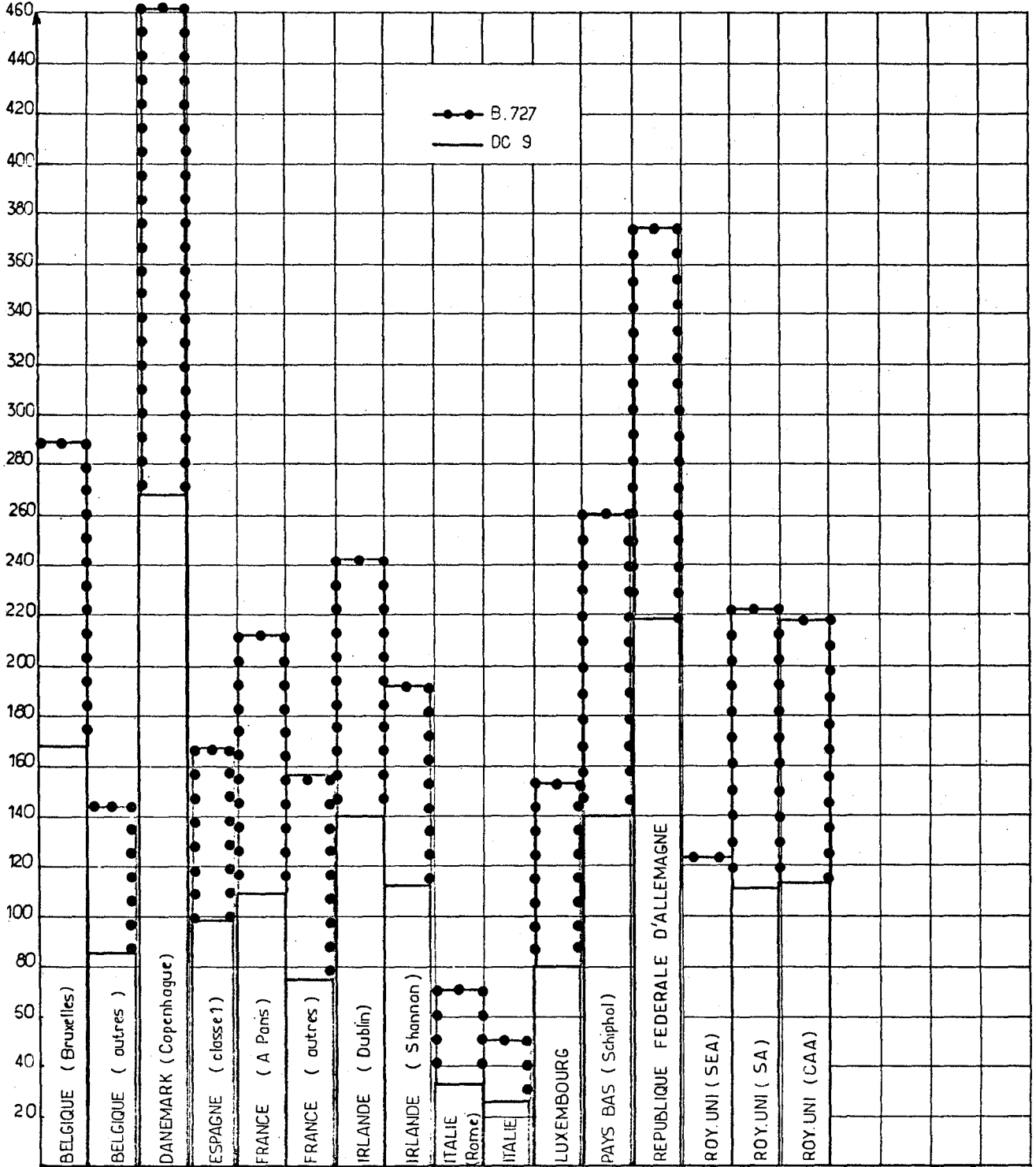
REPRESENTATION GRAPHIQUE DES TAXES D'ATTERISSAGES

DUES PAR : 1/ DC 9 30 (poids 44,5 tonnes)

2/ B727.200 (poids 76,7 tonnes)

(situation décembre 1975)

US dollars



6.2.3. Les redevances passagers :

Elles font partie intégrante depuis plusieurs années du prix du billet, à charge pour les compagnies aériennes d'en reverser le montant aux gestionnaires d'aéroports ...

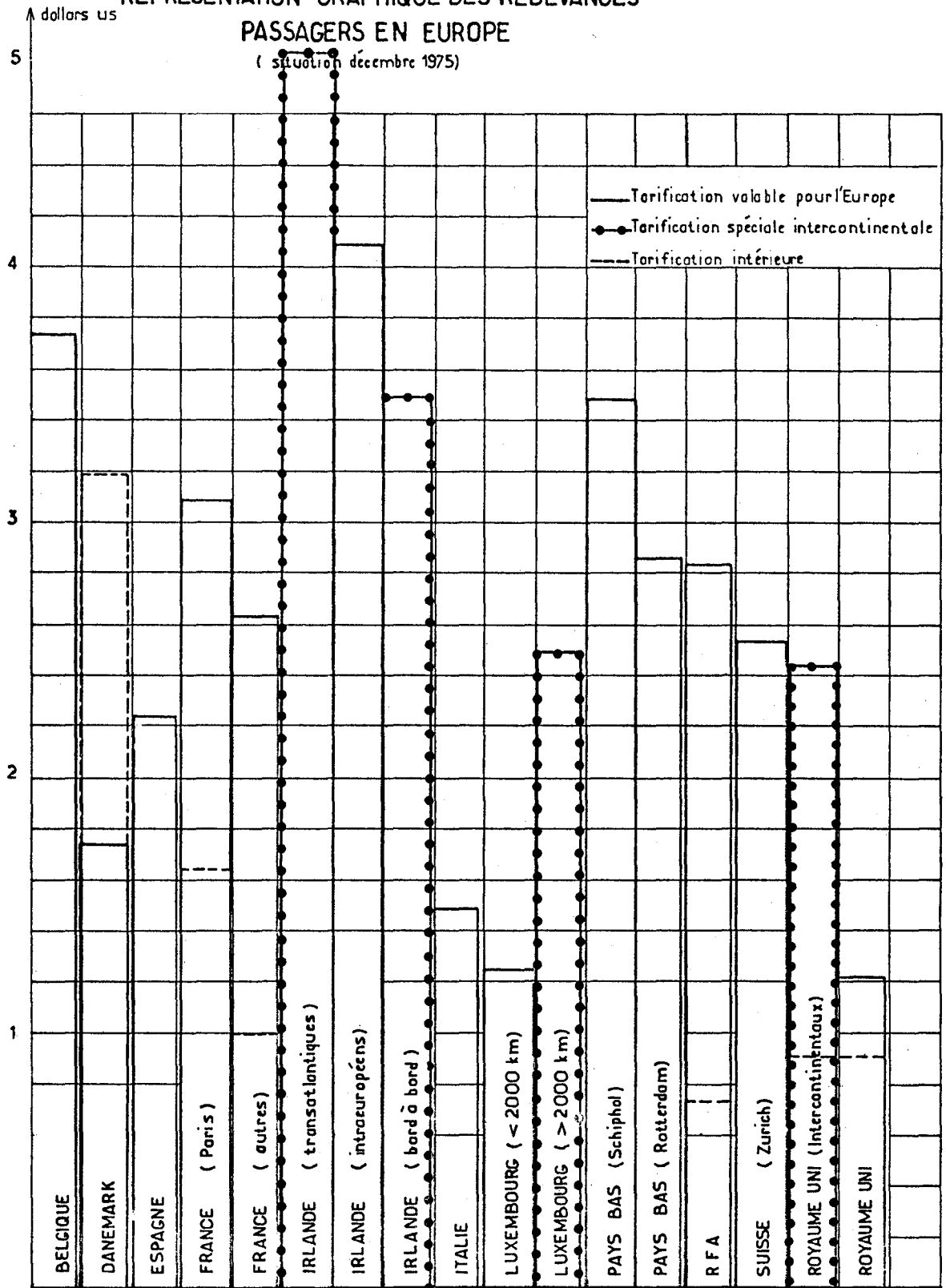
La plupart des aéroports ne perçoivent plus de redevances passagers lorsqu'il s'agit de trafic intérieur. En trafic international on retrouve souvent (tableau ci-après) la distinction entre redevances dues sur les aéroports principaux et celles dues sur les aéroports secondaires.

Seuls l'Irlande, le Royaume Uni et sous une forme un peu différente le Luxembourg ont instauré une tarification spécifique pour les passagers, du transport intra européen. On peut se demander à quelle préoccupation répond une telle différenciation puisque le service rendu est quasiment identique pour les passagers internationaux intra européens ou non. En tout cas cette politique, même si ses effets restent relativement faibles, ne peut que favoriser la desserte intra européenne.

°

° °

REPRESENTATION GRAPHIQUE DES REDEVANCES



En résumé, les redevances aéroportuaires dans les différents pays européens se caractérisent principalement par leur grande diversité et par l'absence, sauf au Royaume Uni et dans une moindre mesure en Irlande et au Luxembourg, de tarification spécifique au transport intra européen alors qu'une tarification spécifique, d'un niveau beaucoup moins élevé, est réservée aux appareils et aux passagers de vols intérieurs dans les différents Etats.



CHAPITRE VII - LES TARIFS AERIENS

7.1. LES MECANISMES DE FIXATION DES TARIFS :

Les tarifs aériens internationaux, donc intra européens, sont fixés à l'intérieur des conférences tarifaires de l'IATA ; les Etats interviennent cependant dans la phase d'homologation de ces tarifs. Si la théorie est celle brièvement décrite ci-dessus, la pratique veut qu'une très étroite collaboration s'instaure entre les administrations de tutelle et les compagnies membres de l'IATA lors de la préparation des conférences tarifaires. A ce propos il faut signaler l'accord européen sur les procédures applicables à l'homologation des tarifs réguliers, qui avec la définition de la tarification VARA (Vol avec Réserve à l'Avance), est le seul exemple de "coopération" tarifaire en Europe à ce jour.

Cette procédure de fixation des tarifs fait que rares sont les cas où les tarifs ne sont pas homologués, ipso facto, par les Gouvernements, de même que, finalement, rares sont les cas où l'entente tarifaire ne se fait pas au niveau des compagnies, encore que ces dernières années la règle de l'unanimité en vigueur au sein des conférences tarifaires ait conduit à la création sur certaines lignes de "situations ouvertes" où chaque compagnie applique avec l'accord de son Gouvernement son propre tarif. Ce phénomène n'existe pas actuellement sur les liaisons intra européennes qui nous préoccupent.

La fixation des tarifs résulte plus d'un compromis à partir de positions de départ qui peuvent être très éloignées, chaque compagnie ayant une clientèle dont la structure peut être fort différente, des impératifs commerciaux, des flottes et des coûts d'exploitation qui lui sont propres. Si les coûts d'exploitation ne sont pas étrangers aux discussions, toutefois, ils n'en constituent pas la pierre d'achoppement, surtout au niveau d'une liaison déterminée, les exploitants recherchant plutôt des équilibres au niveau d'un faisceau de routes aériennes, d'une région voire de l'ensemble du réseau.

Tout ceci fait qu'il n'y a pas lieu de s'étonner de ne pas trouver de corrélation très étroite entre les tarifs pratiqués et la distance de transport comme le montrent les analyses décrites ci-après.

Ces analyses ont été faites sur la base des tarifs 1975 et sur un échantillon d'une centaine de liaisons intra européennes. A titre de comparaison, ces analyses ont porté également sur une cinquantaine de liaisons intérieures US et dans cinq pays du champ de l'étude : la RFA, l'Espagne, la France, l'Italie et le Royaume Uni.

Des régressions simples ont permis de mettre en évidence des formulations de la forme :

$$T = aD + b$$

ou $T = aD^b$

reliant tarif (T) et distance (D) et où a et b sont les deux coefficients de l'ajustement.

La formulation en $T = aD^b$ ne donnant finalement pas de résultats significativement différents de la formulation en $T = aD + b$, c'est cette dernière que nous avons retenue et dont nous présentons les résultats ci-après :

Trafic intra européen :	$T = 0.171 D + 63,69$	$R^2 = 0.873$
Trafic intérieur US :	$T = 0.082 D + 39,44$	$R^2 = 0.985$
Trafic intérieur RFA :	$T = 0.201 D + 19,28$	$R^2 = 0.984$
Trafic intérieur Espagne :	$T = 0.117 D + 12,47$	$R^2 = 0.942$
Trafic intérieur France :	$T = 0.161 D + 40,70$	$R^2 = 0.912$
Trafic intérieur Italie :	$T = 0.202 D + 9,37$	$R^2 = 0.965$
Trafic intérieur UK :	$T = 0.126 D + 48,13$	$R^2 = 0.847$

La première remarque qui s'impose concerne la valeur des corrélations qui ont été mises en évidence. La moins bonne

est celle qui a trait au trafic intra européen et qui confirme donc ce qui a été dit au paragraphe précédent, à savoir une prise en compte toute relative des coûts d'exploitation dans la détermination des tarifs par liaison. Par contre en tarification intérieure US, la corrélation peut être qualifiée d'excellente, de même d'ailleurs que celles qui ont été réalisées pour la tarification intérieure allemande et la tarification intérieure italienne.

On trouve également une bonne corrélation Tarifs/Distance en Espagne et à un degré moindre en France. La moins bonne (pour les tarifs intérieurs) a été trouvée au Royaume Uni où, il est vrai, on constate une sorte de tarification en "palier".

La deuxième remarque - si l'on se réfère aux équations des droites de régression et au graphique de la page suivante, qui en découle - concerne les écarts entre les différents tarifs. Les tarifs internationaux intra européens sont de loin les plus élevés ; ils sont pratiquement les doubles des tarifs intérieurs U.S. et sont toujours supérieurs aux tarifs intérieurs des différents pays dans les tranches de distance où la comparaison est bien évidemment possible, c'est-à-dire jusqu'à 800-900 Km. Rapportés au revenu par habitant de chacun des pays ou au revenu des catégories socio-professionnelles les plus élevées (clientèle du transport aérien, ce qui serait plus réaliste) ces écarts seraient encore plus sensibles. On retrouve d'ailleurs ces écarts au niveau des coûts d'exploitation à la tonne/kilomètre offerte. Ces coûts en trafic intra européen international sont pratiquement le double de ceux constatés en trafic intérieur U.S. Les différences sont sans doute la conséquence d'une série de facteurs, dont l'un est justement le caractère international du trafic intra européen avec ce que cela sous-entend du point de vue des accords bilatéraux de trafic, qui bien souvent, contiennent des clauses tarifaires propres aux deux pays concernés.

- Le deuxième facteur, à l'inverse, réside dans le caractère domestique du trafic intérieur U.S. et la présence d'un organisme inter-Etats : le Civil Aeronautic Board. Cet organisme gouvernemental, qui possède une longue expérience dispose d'un droit permanent d'investigation, de contrôle et de rejet des tarifs proposés par les compagnies aériennes et qui ne seraient pas conformes à la politique gouvernementale en la matière.

L'option fondamentale de cette politique est celle de la "vérité des prix" (1), c'est-à-dire une corrélation étroite prix/coûts (et donc une corrélation étroite prix/distances), une fois fixée une marge bénéficiaire raisonnable pour les compagnies privées exploitantes. Ceci suppose la non subvention des marchés ou des types de clientèle les uns par les autres. C'est ainsi qu'il n'apparaît pas de distorsions importantes entre les tarifs réels et les tarifs "calculés" notamment sur les étapes courtes, alors qu'en trafic intraeuropéen, cette distorsion existe pour les distances inférieures à 400 - 500 km, où les tarifs réels sont souvent inférieurs aux tarifs calculés (concurrence des transports de surface ?).

- Un troisième facteur explicatif des différences peut également être avancé. Il concerne la concurrence plus vive qui s'exerce sur le marché américain où il n'est pas rare de trouver 3 et même 4 compagnies en bonne place sur la même route, alors qu'en Europe il n'y en a généralement que 2 (bien souvent liées par des accords de pool).

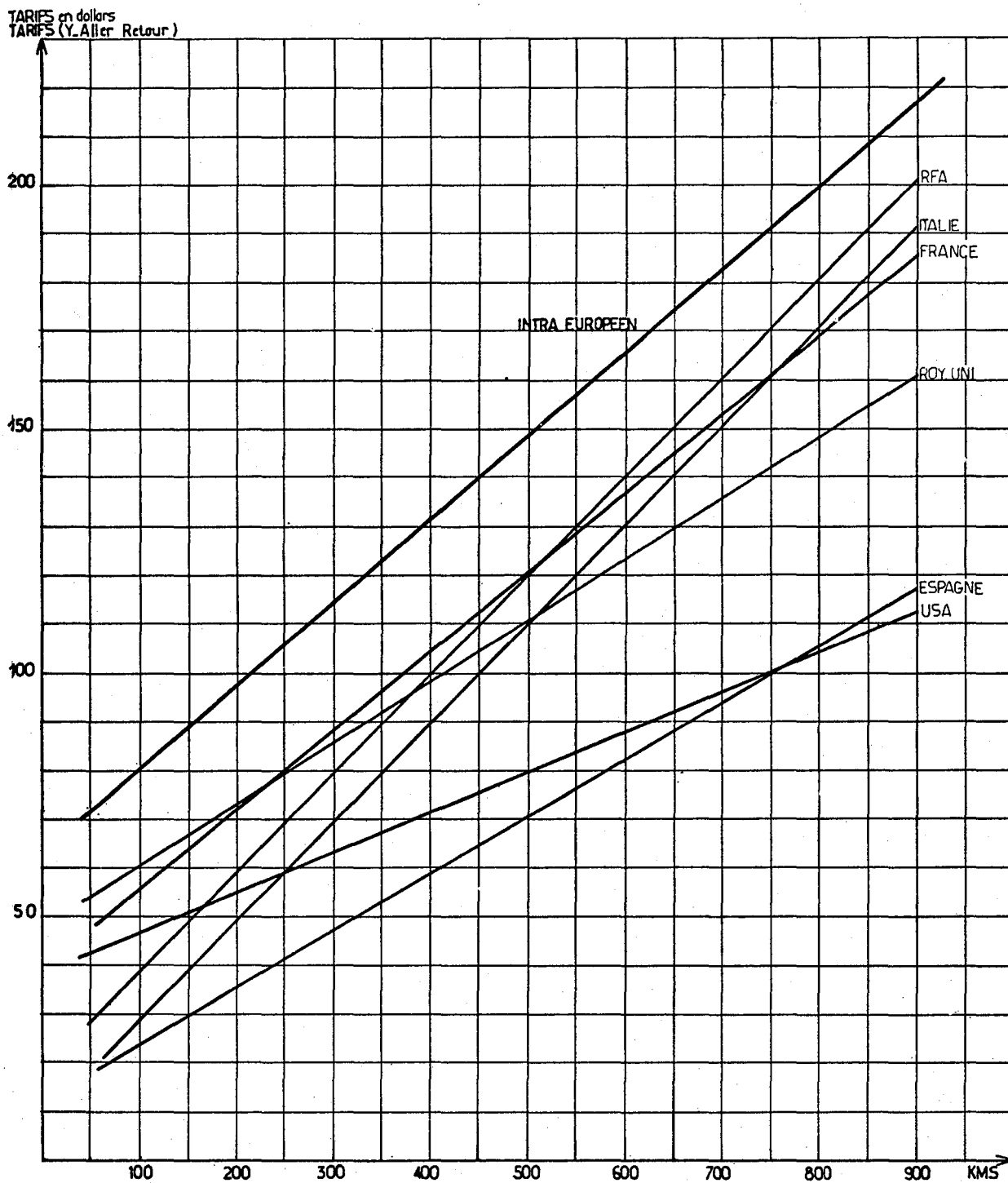
°

° °

(1) L'ensemble des remarques qui sont faites ici ont pour but de tenter d'expliquer les différences constatées et non pas de porter un jugement de valeur définitif sur les systèmes de tarification.

LES TARIFS INTERNATIONAUX INTRA EUROPEENS

(situation décembre 1975)



Etude de la desserte aérienne interrégionale en Europe

Et si l'on se réfère aux seuls tarifs intra-européens internationaux mis à part les faits relevés précédemment, en dehors du nuage de points situés autour de la droite moyenne calculée, il existe un certain nombre de points singuliers correspondant à des liaisons où la différence entre tarif réel et tarif calculé est assez importante.

Les liaisons pour lesquelles le tarif réel est plus bas que le tarif moyen calculé sont celles qui touchent l'Espagne. C'est un phénomène assez intéressant à noter quand on se rappelle que les tarifs intérieurs espagnols sont également assez bas puisqu'ils sont du même ordre de grandeur que les tarifs intérieurs US (cf. graphique précédent).

Les liaisons pour lesquelles le tarif réel est plus élevé que le tarif moyen calculé sont tout d'abord celles qui touchent le Danemark (Copenhague) et également Londres (Royaume Uni). La prise en compte d'un échantillon plus important de liaisons avec Londres (60) a permis de constater qu'effectivement le tarif moyen sur Londres était supérieur au tarif moyen sur l'ensemble de l'Europe puisque l'équation de la droite de régression (avec un $R^2 = 0,905$) est de la forme $T = 0,181 D + 66,0$ (alors que pour l'ensemble de l'Europe y. c les relations avec le Royaume Uni, elle est de la forme $T = 0,171 D + 63,69$). On retrouve d'ailleurs, pour ces tarifs internationaux, une progression en "paliers" identique à celle constatée pour les tarifs intérieurs au Royaume Uni.

En résumé, les tarifs intra européens, fixés dans le cadre des conférences tarifaires IATA, en dehors du fait qu'ils sont d'un niveau sensiblement supérieur aux tarifs intérieurs U.S. d'une part, et aux tarifs intérieurs en vigueur dans les grands pays européens d'autre part, ne semblent pas correspondre à une option politique précise et unitaire, comme c'est le cas en trafic intérieur U.S. où l'option "vérité des prix" est parfaitement transparente et où existe un organisme qui veille à son application. Certes le coût d'exploitation est un des éléments fondamentaux pris en compte dans la détermination des tarifs européens, mais ce n'est pas le seul et il n'est pas déraisonnable de penser que d'autres préoccupations plus commerciales entrent en ligne de compte. C'est ainsi, par exemple, que la tarification plus basse que la moyenne, des courtes distances, relève certainement du souci de faire face à la concurrence des transports de surface, quitte à faire subventionner ce segment du marché par le marché des plus longues distances.

Tout ceci n'explique cependant pas de façon très convaincante les différences constatées, d'une part entre la tarification intérieure U.S. et la tarification intra européenne, d'autre part entre la tarification intra européenne et la tarification à l'intérieur des pays européens (cf. tableau de la page suivante). Cette différence au total désavantage du transport international, intra européen s'explique d'autant moins qu'il s'agit d'un transport qui bénéficie bien souvent d'avantages fiscaux supérieurs à ceux dont bénéficie le transport intérieur (dégrèvement de taxes sur les carburants par exemple) et que ces deux types de trafic sont finalement acheminés dans de nombreux cas par les mêmes compagnies, avec les mêmes appareils et une qualité de service tout à fait comparable.

Tarifs moyens calculés en Europe (intérieur et international)
et aux U S A (intérieur)

Distance (KM)	Tarifs moyens aller - retour						
	EUROPE	U S	R F A	ESPAGNE	FRANCE	ITALIE	U K
200	97,90	55,80	59,56	35,95	72,94	49,77	73,35
400	132,10	72,18	99,84	59,43	105,16	90,23	98,57
500	149,20	80,36	119,98	71,17	121,27	110,46	111,18
600	166,30	88,54	140,12	82,91	137,38	130,69	123,80
800	200,50	104,90	180,26	106,39	169,60	171,15	149,01
900	217,60	113,10					
1000	234,70	121,28					
1200	268,90	137,65					
1400	303,10	154,02					

Calculs faits sur la base des tarifs réels Décembre 1975.(US \$)