



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux

1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation

ALLIANCES STRATÉGIQUES DANS LA RÉGION AMÉRIQUE LATINE

[Note présentée par 22 États membres², membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne des renseignements sur la tendance croissante à la formation de groupes de compagnies aériennes dans le cadre du processus de libéralisation du transport aérien. Les avantages et désavantages de ces alliances sont indiqués sans les approfondir et l'attention est attirée sur certaines questions de réglementation que posent ces faits nouveaux.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à examiner ces renseignements et les évaluations présentées dans la présente note ;
- b) à appuyer les conclusions présentées au paragraphe 5 ;
- c) à adopter les recommandations du paragraphe 6.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Ce que l'on appelle déréglementation, adoptée par les États-Unis en 1978, a encouragé une nouvelle tendance sur le marché du transport aérien international qui a commencé à être régi par des accords aériens commerciaux plus ouverts et avec moins d'intervention de la part de l'autorité, ce qui a favorisé une concurrence accélérée entre les compagnies aériennes, où les économies d'échelle sont évidemment un facteur concurrentiel déterminant. La taille du marché et la formation de réseaux toujours plus étendus jouent un rôle décisif dans ce processus afin de garantir la survie dans un marché international plus ouvert et plus compétitif. C'est la raison pour laquelle les alliances entre compagnies aériennes figurent à l'ordre du jour en tant que stratégie concurrentielle dans le marché actuel de l'aviation mondiale et qu'elles jouent un rôle de plus en plus important dans le développement de

¹ Version espagnole fournie par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

² Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

l'aviation en Amérique latine, une zone géographique exceptionnelle qui affiche des taux de croissance élevés.

2. AVANTAGES ET DÉSAVANTAGES DES ALLIANCES

2.1 Avantages

2.1.1 L'expansion du réseau et de l'offre est l'un des principaux avantages qui a suscité le développement des alliances. Ces alliances bénéficient aux utilisateurs et sont un facteur décisif pour justifier les intégrations, les fusions et les acquisitions, pourvu que soit garantie leur conformité aux règles de la concurrence.

2.1.2 Outre le fait qu'elles donnent une présence internationale aux compagnies aériennes, les alliances contribuent à générer un grand de services variés aux consommateurs – une fréquence plus élevée et des itinéraires plus nombreux ; de meilleures correspondances ; des programmes de fidélité unifiés pour les grands voyageurs ; l'usage commun des salons réservés aux personnes de marque ; une seule facturation pour les voyages comprenant des vols avec plus d'une compagnie, etc. En même temps, elles dotent les compagnies aériennes membres d'un plus grand pouvoir d'achat et d'une efficacité opérationnelle accrue : coordination des itinéraires, utilisation de créneaux, maintenance efficace, programmation plus dynamique du matériel volant, favorise les synergies, etc.

2.2 Désavantages

2.2.1 Les différents modèles d'approche des activités antérieurs aux alliances et les dépassements de coûts dérivés des ajustements nécessaires durant le processus d'alliance, comme l'harmonisation du matériel volant, des processus et de la technologie.

2.2.2 Les objections ou restrictions possibles imposées par les autorités en fonction des règles de concurrence, qui peuvent être source d'incertitude concernant le processus d'alliance. Le manque d'unité/harmonisation en matière de réglementation.

2.2.3 Les éventuels effets défavorables sur les utilisateurs s'il n'y a pas de mécanisme de contrôle approprié en place pour prévenir les pratiques concurrentielles déloyales.

3. ALLIANCES RÉCENTES EN AMÉRIQUE LATINE

3.1 Dans les contextes variés en matière de réglementation de l'histoire commerciale du transport aérien, allant de la multiplication des règles (protectionnisme de l'aviation) à une plus grande ouverture (libéralisation et ciel ouvert), les accords et alliances entre compagnies aériennes ont toujours existé et prévalu, quoiqu'avec des nuances quant à leur étendue, leur contenu et la manière dont elles sont conclues. Dans la présente note, il ne sera fait référence qu'aux processus les plus récents observés dans la région de l'Amérique latine.

3.2 À partir des années 1990, un modèle de négociations des droits aériens beaucoup plus souple a commencé à s'étendre à travers l'Amérique latine, dans le cadre des tendances internationales apparaissant aux États-Unis et en Europe, en matière d'adoption de modèles dits « ciel ouvert ». D'un point conceptuel du moins, ces modèles s'avèrent davantage compatibles avec les alliances entre exploitants, dans la mesure où ils suppriment les barrières d'accessibilité aux routes aériennes. Dans ce nouvel environnement de marchés aériens plus libéraux, les accord habituels d'alliance commerciale entre

compagnies aériennes deviennent des accords de partage de code et, au fur et à mesure qu'ils se reproduisent, associant des exploitants multiples, la voie s'ouvre à ce que l'on appelle les « alliances mondiales », c'est-à-dire des réseaux de compagnies aériennes qui suivent un patron commercial de normalisation des avantages à la clientèle à travers des programmes de grands voyageurs et l'accumulation subséquente de milles aériens, les processus d'enregistrement normalisé, les salons réservés aux personnes de marque, les surclassements, etc.

3.3 Sont présentées ci-dessous, compte tenu de cette brève description de l'environnement en matière de réglementation, les expériences les plus récentes d'alliances entre compagnies aériennes dans la région de l'Amérique latine, qui mettent en évidence le rassemblement des concurrents en plusieurs groupes différents de compagnies aériennes, ce qui peut être considéré comme une caractéristique distinctive du schéma actuel des alliances dans la région.

3.4 AviancaTaca Holding S.A. Group, consolidé en 2009, composé d'Aerovías del Continente Americano S.A. (Avianca) qui comprend Tampo Cargo S.A. ainsi qu'Aerolíneas Galápagos S.A. (Aerogal) et les compagnies aériennes du TACA GROUP : TACA International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), Transamerican Airlines S.A. (TACA Peru), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA), Aerotaxis La Costeña S.A. et Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA). La naissance de ce groupe a donné lieu à l'un des plus grands réseaux de transport aérien en Amérique latine, ce qui a facilité la connectivité par le biais de son système multiple de centres de correspondances à Bogota, au Salvador, à San José de Costa Rica et à Lima.

3.5 Le groupe COPA Airlines. Vers l'année 2000, COPA Airlines a formé une alliance avec Continental Airlines (aujourd'hui United Airlines), qui impliquait au début une participation actionnaire, orientée principalement sur l'actualisation des processus, sur l'homologation et sur la modernisation de son matériel volant et l'accès à un plus grand nombre de destinations internationales grâce à un accord de partage de code, ce qui a renforcé la compagnie aérienne panaméenne. À travers ce processus, au début de 2005, COPA Holdings acquiert la compagnie colombienne Aero República, formant depuis lors une alliance stratégique avec la compagnie aérienne panaméenne COPA Airlines, dans le but de compléter ses activités et sa connectivité aérienne, en particulier par le biais de l'aéroport-pivot de Panama. COPA Airlines offre plus d'une centaine de vols quotidiens et couvre environ 60 destinations dans une trentaine de pays du continent américain, où les utilisateurs peuvent se rendre en empruntant des itinéraires directs à destination et au départ de Panama. Cette activité est complétée par des vols et un réseau de routes d'Aero República (aujourd'hui connue sous le nom de Copa Airlines Colombia).

3.6 Grupo LAN. À la fin des années 1990, la compagnie aérienne chilienne LAN Airlines a lancé un processus d'expansion dans la région de l'Amérique du Sud, à travers un modèle d'établissement de compagnies aériennes dans différents pays, sous le nom de la marque LAN, dans le but de desservir le marché du cabotage et les principales routes internationales. C'est ainsi que sont apparus LAN Perú, LAN Ecuador et LAN Argentina qui, avec la compagnie aérienne mère chilienne, ont formé Grupo LAN. En 2010, Grupo LAN, attiré par la croissance considérable du marché de cabotage colombien, qui cette année-là a augmenté de plus de 30 pour cent, a acquis la majorité des actions de la compagnie colombienne AIREs et, un an plus tard, il en changeait la marque pour la rendre conforme au reste du groupe, la baptisant LAN Colombia à des fins commerciales. Presque parallèlement au processus d'acquisition d'AIREs, Grupo LAN a formé une alliance stratégique avec la principale compagnie brésilienne de transport aérien, TAM, sans aucun doute l'une des plus grandes de la région, préparant ainsi la voie à l'alliance LATAM.

4. PARTICIPATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES LATINO-AMÉRICAINES AUX ALLIANCES MONDIALES

4.1 Trois alliances mondiales se sont constituées – Star Alliance, One World et SkyTeam – qui ensemble couvrent plus de 60 pour cent du transport mondial de passagers. La récente entrée d’AVIANCA-TACA et de COPA Airlines dans Star Alliance, l’une des plus grandes alliances dans le monde, représente une présence significative de l’aviation régionale latino-américaine dans un réseau véritablement global au sein du marché international du transport aérien, qui se traduira par de meilleures options de connectivité pour les utilisateurs et des bénéfices accrus.

4.2 Pour sa part, LATAM Airlines Group est dans une phase d’évaluation car il doit se décider entre les alliances mondiales auxquelles appartiennent les compagnies aériennes qui le composent, compte tenu du fait que LAN fait partie de l’alliance One World, et TAM de Star Alliance.

4.3 Les renseignements exposés ci-dessous ont été fournis par l’Association latino-américaine et des Caraïbes du transport aérien, ALTA, et montrent les alliances mondiales qui sont représentées dans la région.

4.4 Est également comparé le total de SKO (sièges-kilomètres offerts) dans la région avant et après les alliances entre les compagnies aériennes locales. Il est clair que cette augmentation n’est pas seulement due au fait que les compagnies aériennes ont uni leurs activités de ventes et d’exploitation, mais également à l’augmentation de l’acheminement des passagers sous l’influence des économies locales.

Alliance	Destinations régionales	Part du marché régional des SKO	Destinations mondiales	Part du marché mondial des SKO
One World	144	18,06 %	754	14,51 %
SkyTeam	134	16,95 %	946	19,32 %
Star Alliance	170	30,98 %	1185	27,94 %

Année	Nombre total de SKO des Alliances
2002	28,00%
2012	65,99%

5. CONCLUSIONS

5.1 L’expansion des différents types d’alliances entre compagnies aériennes fait partie des tendances et caractéristiques propres au marché du transport aérien, en particulier au plan international. Dans certains cas, elles sont la réponse à des restrictions de la réglementation du marché (comme les restrictions bilatérales sur l’accès aux routes) ; dans d’autres, à la nécessité de réduire les coûts afin de rester concurrentiels et de conserver sa présence sur le marché, ou à la nécessité de restructuration des réseaux plus grands dans les marchés plus concurrentiels, afin d’améliorer la rentabilité.

5.2 Dans l’industrie du transport aérien, la grande importance de l’augmentation de l’échelle des activités ne fait pas de doute, et la formation de réseaux de routes intérieures, internationales et régionales contribue grandement à la réalisation d’activités moins coûteuses et plus concurrentielles sur

une plus grande échelle. Les tendances en matière de libéralisation des marchés ont aidé à dépasser le concept traditionnel de compagnie aérienne nationale, ce qui a conduit aux groupes de compagnies aériennes (alliances), un schéma qui va au-delà des frontières d'un seul pays et qui vise plutôt à desservir des zones géographiques plus vastes. Dans ce contexte, les alliances sont la clé pour améliorer la compétitivité et garantir une présence à long terme sur le marché.

5.3 L'industrie aérienne n'est pas indifférente à la tendance des alliances, mais elle fait face au défi de rendre cette tendance compatible avec un cadre réglementaire plus libéral, qui doit absolument garantir que la concurrence est loyale et équitable. L'augmentation de la concurrence et des regroupements a accru le risque d'un comportement concurrentiel déloyal.

5.4 Enfin, dans le cas de l'Amérique latine, on peut observer une tendance croissante à la formation de groupes de compagnies aériennes par le biais d'alliances inscrites dans un processus évolutif, ainsi que le font apparaître les différents types d'accords entre les compagnies aériennes, comme le partage de code, l'utilisation commune de la plateforme technologique des systèmes de réservation et du registre des passagers (code unique), les accords sur l'utilisation des aéronefs, tant dans les modalités d'affrètement que des échanges réciproques d'aéronefs, afin d'utiliser au mieux le matériel volant et augmenter la capacité opérationnelle des compagnies aériennes, et divers accords commerciaux comme celui de l'exploitation conjointe d'une marque commune.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Les recommandations suivantes sont proposées pour examen à la Conférence :

- a) l'OACI devrait continuer à surveiller les faits nouveaux dans ce domaine et à mettre à jour ses lignes directrices en réponse aux changements et besoins des États ;
- b) l'OACI devrait établir un ensemble de principes de base sur la concurrence loyale dans le transport aérien international, étant donné que la concurrence n'a pas seulement lieu entre compagnies aériennes, mais de plus en plus entre alliances mondiales.