

OUVERTURE DU MARCHÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN GRÈCE DANS LE CADRE DE LA LIBÉRALISATION

(Présentée par la Grèce)

1. INTRODUCTION

1.1 Jusqu'en 1991, le transport aérien en Grèce s'est développé au sein d'un environnement national et international protégé, notamment en raison des droits exclusifs conférés à Olympic Airways (OA) en matière d'opérations aériennes. Ce cadre réglementaire a commencé à changer dans la perspective du marché européen unique en matière d'aviation. En vertu de la nouvelle législation, les opérations aériennes ci-après pouvaient être effectuées par des aéronefs immatriculés en Grèce :

- a) Vols internationaux et/ou domestiques non-réguliers pour le transport de passagers
- b) Vols internationaux et/ou domestiques réguliers et non-réguliers pour le transport de fret
- c) Vols « taxi » domestiques non-réguliers exploitant des aéronefs de moins de 14 places.

1.2 La législation de 1991 a levé les barrières juridiques régissant l'accès au marché grec et autorisé de nouveaux opérateurs grecs à exploiter les services susmentionnés. L'ouverture des vols non-réguliers à la concurrence a ainsi permis aux citoyens grecs de voyager hors de Grèce à bord de vols charter offrant des tarifs sensiblement inférieurs.

1.3 Après l'entrée en vigueur du Règlement CEE 2407/92, l'Administration grecque de l'aviation civile a délivré de nouvelles licences d'exploitation dans le but d'élargir, conformément à la nouvelle politique communautaire en matière de transport aérien, les droits conférés aux nouveaux entrants pour exploiter des vols entre des points communs de la région de l'Union européenne.

1.4 Au cours des premières années de la libéralisation du marché domestique, les principales compagnies aériennes étaient Olympic Airways (OA), sa filiale Olympic Aviation, ainsi que Air Greece, Aegean Airlines et Cronus Airlines.

1.5 Il va sans dire qu'aucun transporteur grec, ni aucune compagnie aérienne de l'UE, n'a profité des services de cabotage, ni des 3^{ème} et 4^{ème} libertés entre des points de l'Europe et les îles grecques avant la date d'expiration (01-06-1998) de l'exemption accordée à la Grèce par le Conseil de l'Union européenne. Avant cette date, les transporteurs grecs et communautaires exploitaient ce marché en opérant des vols charter et réguliers depuis des aéroports grecs continentaux uniquement, et essentiellement sur la route principale Athènes-Thessaloniki v.v., ainsi qu'une série de lignes régulières de charters à destination des îles de la mer Egée. En 1994,

selon le Troisième Paquet de libéralisation de l'UE, Air France a commencé à exercer ses droits de cabotage consécutif entre Thessaloniki et Athènes sur la ligne régulière Paris-Thessaloniki-Athènes v.v. Les résultats infructueux ont contraint la compagnie à suspendre cette liaison trois mois plus tard. En 1998, quelques années plus tard, lors de l'abolition des restrictions du Règlement CEE 2408/92 afférentes aux aéroports des îles grecques, Transavia Holland a commencé à exercer ses droits de cabotage consécutif en exploitant des liaisons charter mixtes sur les routes reliant Amsterdam et divers aéroports insulaires. Les opérations de Transavia se poursuivent aujourd'hui, mais se limitent aux routes Amsterdam-Heraklion-Rhodes v.v. tout au long de l'année.

1.6 Au cours des années qui ont suivi la libéralisation, le développement du marché domestique s'est avéré rapide et impressionnant, du fait que de nouveaux entrants de taille critique ont commencé à concurrencer Olympic sur le marché domestique. Au vu de son fort niveau de trafic, la route principale entre Athènes et Thessaloniki, et plus tard la Crète et Corfou, est devenue l'un des principaux axes où s'est exercée la plus vive concurrence. L'arrivée de nouveaux transporteurs sur les routes principales a modifié la physionomie de la concurrence. Pour la première fois sur le marché domestique, ces nouveaux entrants ont proposé aux voyageurs des tarifs inférieurs et promotionnels, des billets gratuits supplémentaires en classe Affaires, et d'autres avantages de plus en plus intéressants. En conséquence de cette nouvelle concurrence, le trafic s'est accru et les prestations se sont améliorées. Jusqu'en 1999, OA et OAL ont conservé 60 % du marché, cédant les 40 % restants aux nouveaux entrants. Ensuite, cette tendance s'est inversée en faveur de ces derniers.

1.7 Par ailleurs, de nouvelles petites compagnies aériennes, telles que SEEA, Avionic, Hellas Wings, etc., ont exploité certains marchés plus petits à destination des îles et du continent à bord d'aéronefs légers, ainsi que certaines opérations charter régulières de transport de passagers ou de fret léger. A leur arrivée sur le marché, ces compagnies à bas coûts ont eu l'avantage d'entrer sur le marché domestique et ont pu rivaliser avec les compagnies plus importantes en pratiquant des prix défiant toute concurrence, bien qu'elles soient décrites comme des compagnies proposant des « services minimums ». Certaines d'entre elles ont survécu pendant plusieurs années grâce à leurs faibles coûts d'exploitation, notamment au regard des charges salariales et des frais généraux. D'autres n'ont pas réussi à se maintenir sur le marché en raison du caractère saisonnier du trafic, des redevances aéroportuaires élevées, du coût d'exploitation des aéronefs, etc.

1.8 La concurrence sur le marché domestique s'est accentuée dans les années 1999-2000 en raison des activités des grosses compagnies aériennes privées assurant des vols réguliers vers un nombre accru de destinations. Fin 1999, Aegean Airlines a racheté Air Greece, et la stratégie commerciale engagée par le nouveau transporteur consolidé a intensifié la concurrence domestique au détriment des résultats d'exploitation d'OA/OAL et des autres compagnies plus petites. À la suite de cela, la fusion entre Aegean et Cronus n'a fait qu'accentuer les règles de la concurrence sur le marché domestique avec OA et d'autres compagnies domestiques. Notons que la part de marché d'Aegean et de Cronus sur les routes où sont exploités des services parallèles à ceux d'OA et OAL excédait 49 %.

1.9 Aujourd'hui, 12 services réguliers domestiques sont assurés par deux transporteurs, et trois autres le sont par trois transporteurs. Un petit nombre de routes saisonnières interrégionales sont principalement exploitées par des petites compagnies durant la période estivale.

2. ENTRÉES/SORTIES DES COMPAGNIES SUR LE MARCHÉ

2.1 Ainsi que nous l'avons précisé plus haut, Olympic Airways et sa filiale Olympic Aviation ont exercé jusqu'en 1991 un monopole sur les liaisons régulières et non-régulières en Grèce. Depuis, et après l'entrée en vigueur du Troisième Paquet de libéralisation, de nouveaux opérateurs ont fait leur apparition sur le marché.

2.2 L'évolution de l'industrie après 1992 est illustrée par le tableau suivant :

Licences	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Délivrées	9	1	3	4	1	1	4	6	2	-	2
Retirées	-	-	-	2	3	-	2	3	2	2	2

2.3 La majorité des nouveaux entrants exploitent des petits aéronefs (de moins de 20 places) essentiellement sur des liaisons domestiques non-régulières.

2.4 Toutefois, les enjeux considérables du nouveau marché de la concurrence, en cours de capitalisation, et l'absence d'une gestion performante ont conduit un certain nombre de ces compagnies à la faillite et au retrait de leur licence d'exploitation. Les compagnies telles que SEAA, Apollo, Cretan, Venus, Galaxy, détentrices de licences catégorie A et assurant des opérations domestiques et internationales non-régulières, ne sont pas parvenues à surmonter les problèmes précités et se sont vu retirer le droit d'exploiter.

2.5 En 1999, les principaux concurrents d'Olympic Airways étaient les suivants :

- a) *Cronus Airlines* (créé en 1994 et exploitant une flotte de 6 Boeing 737 sur l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, et plus tard Thessaloniki, Heraklio, Rhodes et Chania) ;
- b) *Air Greece* (créé en 1994 et exploitant deux ATR-72, puis trois ATR-72 et deux Fokker sur les liaisons entre Heraklio et Athènes, Thessaloniki et Rhodes, puis vers l'Allemagne et l'Italie) ;
- c) *Aegean Airlines* (anciennement Aegean Aviation créé en 1992 comme opérateur d'avions-taxi, puis, après 1999, comme exploitant de services réguliers vers Thessaloniki, Heraklio, Chania et Rhodes à bord de deux Avro RJ100).

2.6 En 1999, d'importantes transformations sont intervenues sur le marché en raison d'injections de capitaux. Aegean Airlines a racheté Air Greece, devenant ainsi la plus grosse compagnie aérienne privée avec une flotte mixte de neuf avions de transport de passagers. En 2001, la fusion entre Aegean Airlines et Cronus Airlines a donné naissance à une compagnie dotée de 15 aéronefs reliant chaque jour 12 villes principales en Grèce, plus 6 dans le reste de l'Europe.

2.7 Axon Airways, une autre compagnie apparue sur le marché grec en 1999, a exploité des liaisons domestiques et européennes avant de se voir retirer sa licence en 2002.

2.8 A fin septembre 2002, seize transporteurs possédaient une licence d'exploitation, dont Olympic Airways et ses filiales. Pourtant, deux d'entre eux seulement représentent des acteurs réellement importants : Olympic Airways et Aegean-Cronus (Hellenic Star Airways qui, jusqu'à récemment, exploitait des vols non-réguliers, vient de faire l'acquisition d'un Saab 340 et d'un DHC-7, dans l'optique d'étendre ses activités régulières à certaines routes internationales).

Les autres transporteurs sont de petits opérateurs exploitant des aéronefs de moins de 20 places sur un large éventail de services à la demande.

2.9 Par conséquent, le marché grec du transport aérien qui, dans les premières années de la libéralisation, a vu maintes initiatives enthousiastes - mais finalement infructueuses - voir le jour, car mal préparées à exploiter les opportunités offertes par le nouvel environnement libéral, est aujourd'hui dominé par deux principaux transporteurs. L'avenir montrera si la tendance actuelle vers la consolidation du marché perdurera au cours des années à venir.

3. TARIFS

3.1 Jusqu'à la libéralisation, les tarifs aériens domestiques appliqués aux services domestiques d'OA étaient fixés à des niveaux raisonnables au regard de tous les facteurs pertinents, tels que les coûts d'exploitation, la rentabilité moyenne, le type de trafic sur chaque route, les aspects sociaux, etc. La principale caractéristique de la politique tarifaire grecque était l'approbation préalable donnée par le Comité des prix du ministère de l'Economie nationale. A cet fin, OA était obligé tout d'abord d'obtenir ladite approbation, puis de soumettre les tarifs à l'Administration de l'aviation civile pour validation. Le Comité des prix tenait compte de différents facteurs, tels que les taux d'inflation, les caractéristiques sociales et nationales de chaque route, etc. L'ensemble de ces facteurs a conduit à l'instauration d'une politique de faibles tarifs, en particulier sur les routes desservant les îles et les aéroports régionaux éloignés au départ d'Athènes, de Thessaloniki, et d'autres grands centres régionaux. Lors de l'entrée en vigueur du Règlement CEE 2409/92, des conditions et procédures différentes de fixation des tarifs se sont imposées. Les compagnies à bas coûts ont établi un certain nombre de tarifs promotionnels, notamment durant la basse saison, et attiré une grande clientèle d'affaires et de week-end à destination de Thessaloniki, Iraklion, Chania et Rhodes. Ces tarifs étaient d'environ 20 à 40 % inférieurs à ceux pratiqués par Olympic Airways. Outre les tarifs enfants, d'autres réductions ont été consenties aux étudiants, militaires, retraités, etc.

3.2 Progressivement, les tarifs officiels ont augmenté pour atteindre des niveaux équivalents ou inférieurs d'environ 25 % à ceux d'Olympic Airways. Aujourd'hui, du fait que seulement deux transporteurs majeurs (Olympic et Aegean) se partagent les 12 routes principales de Grèce, le niveau tarifaire officiel a été ramené à un niveau approximativement similaire.

3.3 Le tableau ci-dessous compare les tarifs pleins en classe Economique pratiqués par les deux concurrents sur les routes domestiques principales :

	Olympic	Aegean-Cronus
Entre Athènes et		
Thessaloniki	94	100
Heraklio	94	100
Chania	94	100
Rhodes	94	100

Ces chiffres s'appliquent à des tarifs pleins aller en classe Economique durant la dernière saison estivale 2002

4. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC (OSP)

4.1 L'environnement libéralisé du marché du transport aérien a créé la nécessité d'assurer un niveau de service adéquat sur certaines routes régionales qui ne pourraient pas l'être par des transporteurs aériens au vu des intérêts commerciaux. C'est pourquoi le gouvernement grec, emboîtant le pas à plusieurs autres pays européens, a décidé, conformément au Règlement CEE 2408/92, d'imposer l'obligation de service public sur un certain nombre de routes considérées comme vitales pour le développement économique de plusieurs régions du pays. Le premier programme (entré en vigueur en décembre 2001 à l'issue de la procédure d'appel d'offres public), s'est appliqué à 10 routes. Un deuxième programme OSP a récemment été lancé sur 12 autres routes, la procédure d'appel d'offres correspondante devant s'achever début 2003.

4.2 Conformément au Règlement CEE 2408/92, le système OSP représente un outil important pour assurer des normes et qualités de services de transport adéquats vers les régions éloignées du pays, ce que ne pourrait pas faire le marché libéralisé.

5. CONCLUSION

5.1 Le régime monopolistique du transport aérien en Grèce a pris fin lors de l'entrée en vigueur du Troisième Paquet de libéralisation. La nouvelle législation a préparé le terrain aux nouveaux entrants.

5.2 Les lois de la concurrence se sont appliquées pour la première fois dans le pays au transport aérien.

5.3 Olympic Airways, Olympic Aviation et les nouveaux entrants ont augmenté les fréquences sur les routes domestiques.

5.4 Des opérations pluri-sectorielles ont été mises en place : Corfou – Athènes – Rhodes, etc.

5.5 Les consommateurs ont bénéficié d'une plus grande palette d'options de voyage, en particulier en ce qui concerne les vols charter et réguliers aller-retour sur certaines lignes domestiques ou européennes.

5.6 Après les premières années d'expansion de l'industrie, le marché s'oriente clairement vers la consolidation. Les défis inhérents à de telles conditions de marché impliquent à l'avenir que certains aspects de la concurrence fassent l'objet d'une attention particulière.