

OUVERTURE DU MARCHÉ DOMESTIQUE ESPAGNOL DANS LE CADRE DE LA LIBÉRALISATION

(Note présenté par l'Espagne)

1. INTRODUCTION

1.1 Les principales caractéristiques géographiques du marché domestique espagnol sont les suivantes : l'implantation de ses 40 millions d'habitants et la topographie irrégulière de son territoire ; Madrid et sa région (5,4 millions d'habitants) au centre géographique de la péninsule Ibérique ; deux groupes d'îles hautement touristiques, à savoir les îles Canaries et les Baléares (2,8 millions d'habitants et 11 aéroports) ; et une population étalée à la périphérie de l'Espagne continentale (26 millions d'habitants et 26 aéroports). De telles caractéristiques font du transport aérien un mode de transport d'une importance stratégique.

1.2 En 1993, le marché espagnol a été totalement libéralisé. Auparavant, les services aériens réguliers étaient réservés aux compagnies du Groupe public Iberia, sous concession de l'Etat. Les services non-réguliers étaient libéralisés en pratique, mais réservés aux compagnies nationales. Le tableau ci-dessous illustre la situation en 1992 et 2001.

Tableau 1. Compagnies exploitantes.

1992		2001	
Services réguliers	Services non-réguliers	Services réguliers	Services non-réguliers
Groupe public IBERIA Iberia L.A.E. Aviaco Binter Canarias Binter Mediterráneo Viva Air (charter)	Aviaco (partiellement) Viva Air Air Europa Spanair Futura LTE Oasis Centenial	Iberia L.A.E. Spanair Air Europa Aebal Air Europa Express Air Nostrum Binter Canarias Binter Mediterráneo	Air Europa Futura LTE Iberworld Islandflug

1.3 En 1992, le Groupe public Iberia était constitué de cinq compagnies aériennes. Le trafic non-régulier représentait 15 % du trafic domestique global et était servi par huit compagnies.

1.4 En 2002, Iberia L.A.E demeure l'unique opérateur du groupe privatisé après le rachat de deux compagnies (Aviaco et Viva Air) et la vente des deux autres (Binter Canarias et

Binter Méditerranée). Sept autres compagnies privées offrent des services aériens réguliers. Le trafic non-régulier représente à peine 2 % du trafic total et est servi par cinq compagnies.

1.5 Sur certaines routes, d'autres compagnies aériennes communautaires ont sporadiquement offert des services, en particulier des services de cabotage consécutif. De toute façon, leur présence a été marginale du fait de leurs périodes d'exploitation et de leur part de marché sur le marché global.

2. ROUTES SUR LESQUELLES LA CONCURRENCE EST AUJOURD'HUI BIEN RÉELLE PAR RAPPORT À L'ÉPOQUE ANTÉRIEURE À 2002

2.1 L'impact de la libéralisation peut être évalué d'après le nombre de routes sur lesquelles la concurrence est manifeste et d'après le volume de trafic sur ces routes (voir Tableau 2). Deux ou trois compagnies exploitent 40 % de ces routes, ce qui représente 82 % du trafic. Le plus haut degré de concurrence se situe sur la route Madrid-Barcelone et sur les routes reliant l'Espagne continentale aux archipels des Canaries (trois opérateurs exploitent 81 % des routes) et des Baléares (trois opérateurs exploitent 94 % des routes), sur lesquelles rivalisent trois principaux opérateurs (Iberia L.A.E, Spanair et Air Europa).

Tableau 2. Concurrence par route en 2001.

Nb d'opérateurs	trois	deux	un
Routes	30	24	79
Trafic %	68	14	18

2.2 Il convient de souligner que le trafic inter-îles de l'archipel des Canaries (16 routes), avec 2,2 millions de passagers en 2001, est exploité pratiquement en exclusivité par la compagnie régionale Binter Canarias (dotée de onze aéronefs à turbopropulseurs de 72 sièges), en vertu des obligations de service public imposées par le Règlement CEE 2408/ 92, qui maintient le principe d'accès libre au marché.

3. INFORMATIONS TARIFAIRES SUR UN ÉCHANTILLON DE ROUTES AVEC CORRÉLATION ENTRE CONCURRENCE ACCRUE ET BAISSÉ DES PRIX

3.1 En 2001, sur la plupart des routes de forte densité (82 % du volume de trafic), bien que les tarifs de base aient enregistré une hausse générale (voir Tableau 3), la concurrence a permis à une grande majorité d'usagers du transport aérien de voyager à des prix réellement attractifs, notamment en raison de la multiplication des offres promotionnelles émises par l'ensemble des compagnies aériennes. En 1992, les tarifs devaient être approuvés par le gouvernement et leurs prix étaient étroitement fonction des coûts d'exploitation et des distances des routes exploitées. Les offres promotionnelles étaient peu fréquentes. A l'heure actuelle, les tarifs sont fixés librement selon des critères du marché, y compris sur les routes où la concurrence est faible.

Tableau 3. Évolution des tarifs. 1994-2001.

Sous-marché	Trafic 2001 (%)	Hausse des tarifs de base	Hausse des recettes unitaires
Madrid-Péninsule	27,4	30 %-50 %	5 % -8 %
Péninsule-îles Baléares	18,3	25 %-50 %	2 % - 4 %
Péninsule-îles Canaries	15,2	30 %-40 %	-2 % - +2 %
Madrid-Barcelone	14,7	29 %	22 % - 26 %
Barcelone-Péninsule	12,1	40 %-50 %	2 % - 5 %
Inter-péninsulaire	3	100 %-120 %	40 % - 50 %

3.2 Au cours de la période 1994-2001, l'indice des prix à la consommation a progressé de 24 % en Espagne.

3.3 Pour le groupe de routes à caractère hautement touristique ou concurrentiel et reliant l'Espagne continentale aux archipels des Baléares et des Canaries, ou partant de Madrid et Barcelone, les tarifs moyens (recettes unitaires) en 2001 sont restés à des niveaux similaires à ceux enregistrés en 1994, et ce malgré la forte augmentation des tarifs de base.

3.4 S'agissant des routes caractérisées par un fort trafic d'affaires (Madrid-Barcelone) et des routes desservies par une ou deux compagnies aériennes, c'est-à-dire les marchés non touristiques, où la densité des routes est faible et où les compagnies régionales opèrent à des coûts unitaires élevés, l'impact sur les prix a été moins marqué.

4. INDICATION DES ROUTES QUI NE SONT PLUS DESSERVIES DEPUIS L'INTRODUCTION DE LA LIBÉRALISATION

4.1 L'ensemble du réseau de routes domestiques a connu une certaine restructuration entre la saison estivale 1992 et la saison estivale 2001. Au cours de cette période, 19 routes ont cessé d'être exploitées, mais 42 nouvelles routes ont été ouvertes, ce qui équivaut à la création nette de 23 nouveaux services.

4.2 Les changements les plus significatifs ont découlé d'une concentration du trafic par les trois principales compagnies aériennes basées sur les aéroports de Madrid et Barcelone, de l'apparition de nouveaux opérateurs régionaux dotés d'une flotte moyen-courrier sur des routes à faible trafic, ainsi que de l'ouverture de nouvelles routes sur le marché touristique des Baléares et le marché inter-îles des Canaries.

5. DÉTAILS DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ /LA DISPARITION DE COMPAGNIES AÉRIENNES

5.1 L'entrée de nouvelles compagnies aériennes sur le marché régulier a débuté au cours de la période 93/94, avec le début d'exploitation des compagnies Air Europa et Spanair sur les routes où le trafic est le plus dense (navette Madrid-Barcelone, Madrid-îles Canaries, et

Madrid-îles Baléares). Ces deux compagnies, qui opéraient auparavant sur le marché charter intra-européen, ont affecté une part importante de leur flotte moyen-courrier au marché régulier. A partir de 1995, trois nouveaux opérateurs régionaux : Air Nostrum (1995) (opérant depuis 1998 sous franchise d'Iberia), Air Europe Express (1998 - filiale d'Air Europe) et Aebal (2000 - filiale de Spanair) ont fait leur entrée sur le marché pour former un groupe de huit compagnies durant la saison estivale 2001 et se partager le trafic passagers, comme l'indique le Tableau 4.

Tableau 4. Répartition du trafic régulier en 2001.

Compagnie	Iberia/Air Nostrum	AirEuropa/Air Europa Express	Spanair/Aebal	Binter Canarias
Trafic %	59 %	18 %	14 %	8 %

5.2 Seules deux compagnies, Pan Air et Air Europa Express, ont délaissé en 2002 le marché régulier au terme d'une courte période d'exploitation.

6. FRÉQUENCE/CAPACITÉ SUR UN ÉCHANTILLON DE ROUTES

6.1 Un autre effet positif de la libéralisation, qui s'est caractérisé par une forte hausse des fréquences hebdomadaires des services réguliers (voir Tableau 5), a découlé du développement simultané des aéroports de Madrid et Barcelone en aéroports-pivots, de l'arrivée d'opérateurs régionaux sur le marché inter-péninsulaire, ainsi que du phénomène de « régularisation » de la majorité du trafic non-régulier destiné aux marchés touristiques des îles Canaries et Baléares.

6.2 La croissance de la route Madrid-Barcelone (294 %), qui a vu passer ses fréquences hebdomadaires de 112 en 1994 à 441 en 2001, est éloquentes si on la compare à celle des autres routes. Les trois principales compagnies aériennes desservant cette route sont en concurrence serrée et opèrent un service de navette avec un parc aérien moyen similaire d'une saison sur l'autre. La croissance est plus faible sur les marchés où les opérations s'effectuent depuis 1994 avec des aéronefs de petits segments (50/70 sièges) et des fréquences élevées (îles Canaries).

7. CONSÉQUENCES POUR LES PASSAGERS DES DISPARITIONS DE COMPAGNIES

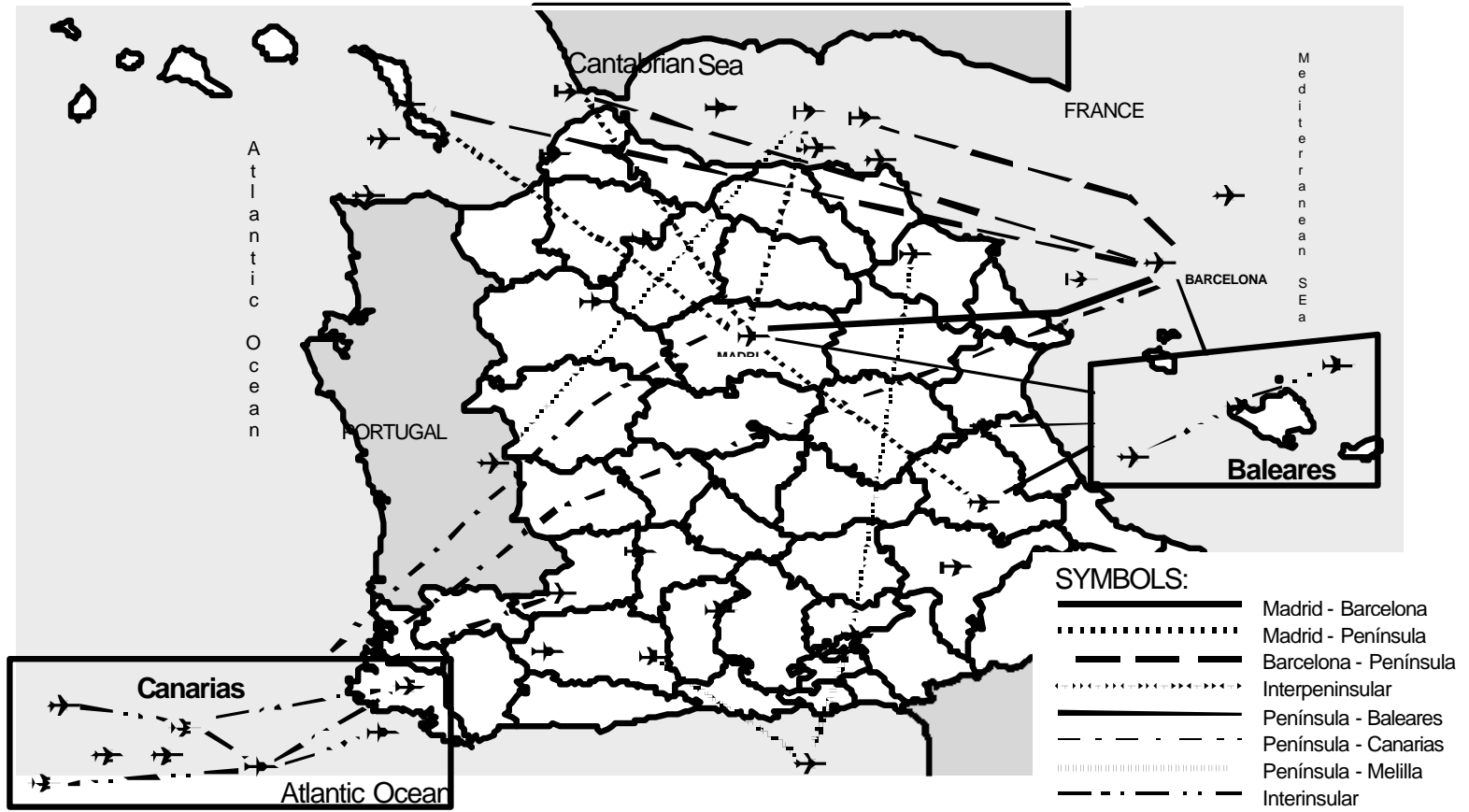
7.1 L'effet causé par la disparition des compagnies aériennes, en raison des changements de programmation de routes ou simplement d'une cessation d'activité, est quasiment nul. Toutes les compagnies ayant pu accéder au marché (hormis certains petits opérateurs dotés d'un faible nombre d'aéronefs) étaient encore en exploitation en 2001.

8. GLOBALEMENT LE MARCHÉ A-T-IL AUGMENTÉ OU DIMINUÉ APRÈS LA LIBÉRALISATION

Tableau 5. Évolution du marché (en millions de passagers) et du nombre de fréquences hebdomadaires

Sous-marché	Nb de passagers 1992	Répartition %	Nb de passagers 2001	Répartition %	Hausse du nb de passagers %	Hausse des fréquences %
Madrid-Péninsule	4,65	27,9	7,74	27,4	66,3	100
Péninsule-Baléares	2,57	15,4	5,18	18,3	101,7	122
Péninsule-Canaries	2,17	13,1	4,28	15,2	97,0	60
Madrid-Barcelone	2,18	13,1	4,16	14,7	90,8	294
Barcelone-Péninsule	1,86	11,2	3,43	12,1	84,4	125
Inter-îles Canaries	1,94	11,7	2,2	8,2	19	70
Autres sous-marchés	1,26	7,6	1,15	4,1	-9	244
Total régulier	16,63	100	28,26	100	69,7	
Total non-régulier	2,98		0,74		-74,8	
Total Domestique	19,61		29,00		47,8	

8.1 Le marché domestique global régulier et non-régulier (voir Tableau 5) a connu une croissance notable de 47,8 % entre 1992 et 2001, ce qui dépasse largement la hausse de 30 % du PIB à prix constants. Il convient de souligner la forte chute du trafic non-régulier, qui est simplement devenu « régularisé » et qui explique la forte augmentation du trafic régulier exploité vers les pôles touristiques des îles Canaries et Baléares. Le trafic en provenance de Madrid et Barcelone a enregistré une croissance constante en conséquence du développement de ces plateformes en aéroports-pivots et des trois principales compagnies qui l'exploitent. Si la croissance du trafic global s'est élevée de 47,8 %, celle du trafic domestique des aéroports de Madrid et Barcelone a progressé de 74 % et 64 % respectivement.



MARCHE DOMESTIQUE ESPAGNOL -

FRÉQUENCE/CAPACITÉ SUR UN ÉCHANTILLON DE ROUTES

Un autre effet positif de la libéralisation, qui s'est caractérisé par une forte hausse des fréquences hebdomadaires des services réguliers (voir Tableau 5), a découlé du développement simultané des aéroports de Madrid et Barcelone en aéroports-pivots, de l'arrivée d'opérateurs régionaux sur le marché inter-péninsulaire, ainsi que du phénomène de « régularisation » de la majorité du trafic non-régulier destiné aux marchés touristiques des îles Canaries et Baléares.

La croissance de la route Madrid-Barcelone (294 %), qui a vu passer ses fréquences hebdomadaires de 112 en 1994 à 441 en 2001, est éloquent si on la compare à celle des autres routes. Les trois principales compagnies aériennes desservant cette route sont en concurrence serrée et opèrent un service de navette avec un parc aérien moyen similaire d'une saison sur l'autre. La croissance est plus faible sur les marchés où les opérations s'effectuent depuis 1994 avec des avions de petits segments (50/70 sièges) et des fréquences élevées (îles Canaries).

CONSÉQUENCES POUR LES PASSAGERS DES DISPARITIONS DE COMPAGNIES

L'effet causé par la disparition des compagnies aériennes, en raison des changements de programmation de routes ou simplement d'une cessation d'activité, est quasiment nul. Toutes les compagnies ayant pu accéder au marché (hormis certains petits opérateurs dotés d'un faible nombre d'avions) étaient encore en exploitation en 2001.

GLOBALEMENT LE MARCHÉ A-T-IL AUGMENTÉ OU DIMINUÉ APRÈS LA LIBÉRALISATION

Tableau 5. Évolution du marché (en millions de passagers) et du nombre de fréquences hebdomadaires

Sous-marché	Nb de passagers 1992	Répartition %	Nb de passagers 2001	Répartition %	Hausse du nb de passagers %	Hausse des fréquences %
Madrid-Péninsule	4,65	27,9	7,74	27,4	66,3	100
Péninsule-Baléares	2,57	15,4	5,18	18,3	101,7	122
Péninsule-Canaries	2,17	13,1	4,28	15,2	97,0	60

Madrid-Barcelone	2,18	13,1	4,16	14,7	90,8	294
Barcelone-Péninsule	1,86	11,2	3,43	12,1	84,4	125
Inter-îles Canaries	1,94	11,7	2,2	8,2	19	70
Autres sous-marchés	1,26	7,6	1,15	4,1	-9	244
Total régulier	16,63	100	28,26	100	69,7	
Total non-régulier	2,98		0,74		-74,8	
Total Domestique	19,61		29,00		47,8	

Le marché domestique global régulier et non-régulier (voir Tableau 5) a connu une croissance notable de 47,8 % entre 1992 et 2001, ce qui dépasse largement la hausse de 30 % du PIB à prix constants. Il convient de souligner la forte chute du trafic non-régulier, qui est simplement devenu «régularisé» et qui explique la forte augmentation du trafic régulier exploité vers les pôles touristiques des îles Canaries et Baléares. Le trafic en provenance de Madrid et Barcelone a enregistré une croissance constante en conséquence du développement de ces plates-formes en aéroports-pivots et des trois principales compagnies qui l'exploitent. Si la croissance du trafic global s'est élevée de 47,8 %, celle du trafic domestique des aéroports de Madrid et Barcelone a progressé de 74 % et 64 % respectivement.