



# L'Europe en construction

## **La question des transports aériens dans l'Union Européenne**

Mémoire de géopolitique  
du Commissaire Lieutenant-colonel Pascal Dupont

dans le cadre de l'étude dirigée "Aspects institutions et économie".

Directeur : Philippe Moreau Defarges  
Professeur à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris

Avril 2001

## FICHE DOCUMENTAIRE

- 1 La question des transports aériens dans l'Union Européenne.
- 2 Commissaire Lieutenant-colonel (Air) Pascal Dupont, France
- 3 5 avril 2001
- 4 Division C, Groupe 4
- 5 Dernière version corrigée
- 6 **Résumé :** En 1997, près de vingt ans après les Etats-Unis, l'Europe ouvre réellement son ciel à la concurrence. Tout porte à croire cependant que la libéralisation du transport aérien en Europe est différente de la déréglementation nord-américaine. Le trafic aérien n'augmente pas dans des proportions exceptionnelles et surtout, les nouvelles lignes encombrant les grands aéroports européens. Il reste alors à l'Union Européenne de poursuivre la politique communautaire en direction du multilatéralisme des relations aéronautiques car, à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle, seule une approche globale des problèmes de l'espace aérien permettrait de répondre à l'augmentation sans précédent de la demande de transport aérien.
- 7 **Mots clés :** Union Européenne - Politique communautaire du transport aérien – Ciel unique européen – Déréglementation et libéralisation - Libertés de l'air – Souveraineté des Etats .

## Sommaire

**Partie I - Le dilemme du transport aérien en Europe :  
l'adaptation aux transformations mondiales de l'aéronautique civile**

**Partie II - Le contenu de la politique communautaire des transports aériens :  
la libéralisation du ciel européen**

**Partie III- L'évolution de la politique communautaire des transports aériens :  
de la régulation de la concurrence à l'intégration dans l'économie mondiale ?**

## Introduction

Le transport aérien européen a connu, en vingt ans, une véritable révolution. Souvent rebattu, ce jugement s'applique bien à un secteur passé, en l'espace de quelques années, d'un univers très réglementé, dominé par quelques grandes compagnies opérant sur un marché à la limite de la cartellisation, à un monde où la disparition de compagnies très connues comme TWA ou Pan Am est devenue une réalité. Le nombre de compagnies se concurrençant sur une même ligne est de moins en moins limité, à quelques exceptions près. Dans le passé, le consommateur était quantité négligeable dans un « marché » où les ajustements nécessaires s'opéraient par relèvement des tarifs. Désormais, tout se négocie et l'ajustement se fait en agissant sur les coûts. En d'autres termes, le transport aérien s'est banalisé. Symbole de la libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur des Etats, le transport aérien présente le paradoxe d'être une activité placée sous le contrôle étroit des pouvoirs publics – qu'il s'agisse des compagnies à l'origine entre les mains des Etats, des droits de survols et de trafics qui sont autant de sources de revenus tirés de l'exercice de la souveraineté étatique exercée à l'intérieur des espaces aériens et même des professions de navigant et des règles de circulation aérienne encadrée par des règles tant nationales qu'internationales. Mais dans le même temps cette activité, qui prend son véritable essor au lendemain de la seconde guerre mondiale pour devenir aujourd'hui un produit de consommation courante est soumise depuis 1944 au régime des libertés définies dans la Convention de Chicago qui domine son évolution.

A l'intérieur de l'Union européenne, la question du transport aérien se ramène à la problématique de la définition d'une politique commune des transports dominée par deux séries d'antagonismes. D'un côté, le transport aérien est par excellence le secteur dominé par des oppositions d'intérêts entre Etats, la diversité des modes de gestion et des politiques publiques de soutien, les impératifs de service public qui leur sont appliquées et la force des professions. Mais de l'autre, les opérateurs du transport aérien – compagnies, constructeurs aéronautiques et infrastructures aéroportuaires - subissent de plus en plus la logique de la déréglementation américaine entamée sous l'Administration Carter en 1977 qui a bouleversé le cadre juridique et économique d'une activité dorénavant livrée aux seuls mécanismes des règles du marché.

En ce début de 21<sup>ème</sup> siècle, il existe bien une politique commune du transport aérien mais pas encore un ciel unique européen. Certes le Traité de Rome comporte un Titre IV (articles 74 à 84) sur les transports applicable aux domaine aérien mais il a fallu attendre l'intervention de l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européennes du 30 avril 1986 (affaire dite « Nouvelles Frontières ») pour que cette activité fasse l'objet de plusieurs mesures (1987, 1990, 1992) avant de parvenir à la libre prestation de services et à l'ouverture du marché à la concurrence. Quel est le bilan de cette politique ? Et quelles sont, à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle, les perspectives d'un espace aérien communautaire ? A bien des égards, la question des transports aériens en Europe répond à un besoin d'adaptation aux transformations mondiales de cette activité (I) ; effective par son contenu mais encore incomplète (II), la libéralisation du ciel communautaire pose aujourd'hui le problème de son intégration dans l'économie mondiale (III).

\*

\*

\*

## **I - Le dilemme du transport aérien en Europe : l'adaptation aux transformations mondiales de l'aéronautique civile**

Symbole de la libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur des Etats, le transport aérien présente le paradoxe d'être une activité longtemps placée sous le contrôle étroit des pouvoirs publics – qu'il s'agisse des compagnies à l'origine entre les mains des Etats, des droits de survols et de trafics qui sont autant de sources de revenus tirés de l'exercice de la souveraineté étatique à l'intérieur des espaces aériens, des professions de navigant et des règles de circulation aérienne encadrée par des règles tant nationales qu'internationales. Mais dans le même temps cette activité, qui prend son véritable essor au lendemain de la seconde guerre mondiale, est soumise au régime des libertés des airs définies dans la Convention de Chicago de 1944. Durant les trente années postérieures à la signature du Traité de Rome, le transport aérien européen a évolué dans un cadre juridique réglementaire, international et national, hérité pour l'essentiel de la période d'immédiat après-guerre. Mais peu à peu, cette organisation et ce mode de fonctionnement se sont adaptés aux évolutions juridiques et économiques enregistrées par l'aéronautique civile depuis près de vingt cinq ans.

### 1.1. La refonte du cadre normatif de l'aéronautique civile

Deux phénomènes complémentaires contribuent directement à l'évolution structurelle du transport aérien européen : l'évolution des normes aéronautiques mondiales, d'une part, l'influence de la déréglementation nord-américaine, d'autre part.

1. 1. 1 - L'évolution des textes fondateurs. Une double logique, l'une publique, l'autre privée, s'oppose depuis toujours en matière de transports internationaux. La première est celle de la souveraineté des Etats qui s'étend à l'espace aérien située au-dessus de leurs territoires. La seconde est celle de la liberté de l'air comparée à celle de la Haute mer, impliquant celles du survol et des escales au cours des liaisons aériennes internationales que défendaient les Etats-Unis lorsqu'ils dominaient le trafic aérien mondial comme au

lendemain du second conflit mondial<sup>1</sup>. Rapidement, la première l'a emporté sur la seconde, de sorte que le transport aérien a été soumis au régime particulier et restrictif instauré par la convention de Chicago du 7 décembre 1944, ratifiée en 1994 par 183 Etats. En pratique tout transporteur étranger souhaitant exploiter une ligne aérienne affectant l'espace aérien d'un Etat doit lui en demander l'autorisation. Les raisons tiennent aux impératifs de la défense nationale, aux fonctions économiques et sociales des lignes de transports et aux ressources fiscales tirées des droits de trafic. En conséquence, l'exploitation des liaisons entre Etats est gouvernée par un ensemble d'accords bilatéraux qui constituent la base du trafic aérien international. De tels accords exigent presque toujours en pratique que les compagnies aériennes d'un Etat soient détenues de façon majoritaire par des ressortissants de ce pays et soient contrôlées par eux. Ceci empêche les acquisitions transnationales répandues dans les autres secteurs d'activité, pour laisser place à des accords commerciaux de partage de codes (ou code sharing). Mais l'importance de la Convention de Chicago se mesure également au regard du régime de libertés des airs qu'elle énonce. La liberté de l'air a été décomposée en cinq fractions dont la somme constituerait l'antithèse de la souveraineté :

- La première liberté est le droit de survoler le territoire d'un Etat étranger au pavillon de l'aéronef, sans avoir la possibilité d'y faire escale ;
- La deuxième liberté permet d'atterrir sans effectuer d'opérations commerciales (d'où le droit aux escales techniques) ;
- La troisième donne le droit de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier embarqués dans l'Etat dont l'appareil arbore le pavillon ;
- La quatrième donne le droit d'embarquer des passagers, des marchandises ou du courrier à destination de l'Etat dont l'appareil arbore le pavillon ;
- La cinquième donne le droit d'embarquer passagers, marchandises et courrier à destination d'un autre Etat que celui dont l'appareil possède la nationalité ou de débarquer passagers, marchandises et courrier en provenance d'un autre Etat que celui dont l'appareil possède la nationalité (par exemple pour United Airlines, desservir New York-Paris et Rome).

---

<sup>1</sup> Barthélémy Mercadal , Droit des transports terrestres et aériens, Précis Dalloz, juillet 1996, pp. 280-282.

Par la suite d'autres libertés ont été ajoutées à cette liste. La sixième est celle qui consiste pour une compagnie d'un Etat A à acheminer du trafic entre deux Etats B et C via le territoire du B (pour KLM, New York-Francfort via Amsterdam). Les premières et secondes libertés ont été accordées réciproquement par les 42 Etats (dont les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et la France) qui ont signé et ratifié l'accord dit de transit mais qui n'intéresse guère les transports puisque les lignes régulières y échappent. Les autres libertés, dites « commerciales » ne sont admises par aucune convention plurilatérale et sont donc soumises à des accords bilatéraux. Longtemps secondaire en raison du succès du bilatéralisme, la question du plurilatéralisme ou du multilatéralisme aérien se repose à nouveau avec la déréglementation du transport aérien nord-américain.

1. 1. 2 - L'influence de la déréglementation nord-américaine. Engagé aux Etats-Unis à la fin des années 70, le processus de déréglementation des marchés du transport aérien a eu des répercussions non seulement sur l'ensemble des compagnies mais aussi sur les politiques des Etats. Aux Etats-Unis, deux institutions – le Civil Aeronautics Act (CAA) de 1938 destiné à diriger le développement d'une industrie naissante et le Federal Aviation Act (FAA) de 1958 visant à gérer l'essor d'une entreprise en pleine expansion - ont longtemps structuré le marché aérien américain dans le souci d'éviter toute concurrence jugée meurtrière pour un secteur aussi sensible au moyen d'une réglementation stricte des tarifs, des capacités et de l'accès au marché dont l'activité était placée sous la tutelle d'un organisme public indépendant, le Civil Aviation Board (CAB) qui agréait les compagnies et attribuait les lignes. Pendant près de quarante ans, le transport aérien américain a pu échapper aux lois naturelles du marché (les compagnies étaient certes soumises au droit commun de la concurrence tout en étant soustraites à sa rigueur du fait des interventions du CAB sur les ententes commerciales ou les projets de fusion). L'Airlines Deregulation Act du 24 octobre 1978 a restructuré de fond en comble le marché nord américain. Outre le bond spectaculaire du nombre de passagers transportés, de l'augmentation des lignes et de la réduction des tarifs passagers, de fret et de messagerie, la déréglementation a exacerbé la concurrence entre les transporteurs. Elle a débouché sur la libéralisation des services avec le développement des réseaux étoilés – hubs and spokes – redistribuant le trafic aérien à partir de grandes plates-forme aéroportuaires en direction des locaux ou des trunks (lignes régionales ou nationales et internationales) et la gestion des créneaux horaires (les slots). De même, de nouveaux comportements d'entreprises sont apparus avec la pratique répétée

de fusions autour d'American airlines et Delta ou l'élimination des compagnies non rentables telles Pan Am et TWA, peu à peu absentes du marché domestique et déficitaires sur l'Atlantique Nord. En 1991, 90% du marché nord-américain est confié à huit grandes compagnies (les majors ou megacarriers)

Au total, la concurrence non réglementée a augmenté le marché du transport aérien mais au prix d'une guerre des tarifs particulièrement meurtrière. Après le conflit du Golfe et la grave crise qu'ont traversée les compagnies américaines, l'Administration Clinton poursuivant les initiatives de ces prédécesseurs est à l'origine du second bouleversement structurel du marché du transport aérien, la politique de « ciel ouvert » (open sky) qui trouve sa source dans l'International Air Transportation competition Act voté par le Congrès dix ans plus tôt, le 15 février 1980.

Cette loi décisive vise, par des négociations, à libérer les droits de trafic, à l'introduction de tarifs novateurs, à la multidésignation et à la disparition des restrictions aux capacités d'accès aux liaisons internationales. En particulier, depuis le début de 1992, l'Administration Clinton prône l'accès libre et total des marchés mondiaux et d'abord européens pour les compagnies aériennes des Etats-Unis en préconisant l'adoption de la formule du « ciel ouvert » (open sky). Cette conception déréglementée du marché du transport aérien international comporte l'adoption des trois points principaux<sup>2</sup> :

- Capacités et fréquences illimitées sur toutes les liaisons internationales et nationales avec souplesse des tarifs et modalités libérales en matière de vols à la demande et de fret ;
- Possibilité pour les compagnies de convertir leurs revenus dans les devises de leur choix, les rapatrier sans restriction et de conclure librement des transactions commerciales relatives à leurs activités aériennes ;
- Droit pour les compagnies de procéder à leurs propres opérations au sol et à la mise en place de leurs SIR en garantissant un accès non discriminatoire à ces systèmes.

---

<sup>2</sup> François Vellas, Le transport aérien, Collection Cyclope, Economica, septembre 1993, p. 65.

Cette extension internationale de la déréglementation américaine constitue un des points importants pour l'avenir des compagnies dans le monde et conditionne l'ensemble de l'offre sur le marché du transport aérien. Adoptée par le ministère des Transports américain depuis août 1992, cette formule concerne dans une première phase les partenaires européens et a pour objectif d'étendre la déréglementation européenne à l'ensemble des liaisons vers l'Europe et surtout à l'intérieur de l'Europe. Concrètement, un accord conclu selon ce modèle donne aux compagnies le droit d'organiser librement des vols directs ou par des pays tiers vers n'importe quel aéroport des deux pays. Le premier accord de ce type a été conclu entre les Etats-Unis et les Pays-Bas le 4 septembre 1992.

## 1.2 – L'Europe face aux transformations de l'aviation commerciale

L'aviation civile constitue un système complexe. Elle englobe, outre les compagnies aériennes, les organismes de gestion du trafic aérien, les constructeurs des appareils, mais aussi les organisations nationales ou internationales responsables en matière aéronautique, les aéroports et bien d'autres intervenants. Depuis quinze ans tous ces opérateurs, relevant tout à la fois du secteur public ou de la sphère privée de l'économie, subissent l'explosion de la demande de transport aérien mondial.

1.2.1 - Un marché en mutation : la demande et l'offre de transport aérien. Qu'il s'agisse de la construction aéronautique, du trafic ou de la taille des aéroports, les Etats-Unis semblent dominer le transport aérien mondial. Ainsi, en 1991, parmi les dix premières compagnies aériennes dans le monde figurent à une place dominante six compagnies américaines : American Airlines, United, Delta, Northwest, Continental et US Air. Cette importance ne s'exprime pas seulement en termes de trafic et de part de marché mais également du point de vue des systèmes informatisés de réservation qui jouent aujourd'hui un rôle essentiel pour contrôler le marché du transport aérien. Cependant, du fait de la concurrence les compagnies poursuivent des stratégies de conquête de parts de marché par des guerres des prix. Cette situation qui s'est développée principalement aux Etats-Unis tend de plus en plus à s'étendre aux autres régions du monde, principalement l'Europe. Le marché de la construction aéronautique se rapproche du cadre des marchés de concurrence oligopolistique avec une forte différenciation des produits. Actuellement, seulement deux constructeurs disposent d'une large gamme d'appareils qui composent les flottes d'avions

à réaction : Boeing-Mac Donnell Douglas et Airbus-EADS. A lui seul le constructeur nord-américain domine le marché mondial avec plus de 50% des ventes. Les aéroports sont un des maillons essentiels de la chaîne de transport aérien, non seulement d'un point de vue technique, mais de plus en plus d'un point de vue commercial. Or les compagnies aériennes n'ont plus comme il y a encore quelques années un accès aux grands aéroports aux horaires qu'elles souhaitent du fait des problèmes de saturation du trafic. Il en résulte que les compagnies les plus anciennes peuvent bénéficier ainsi de véritables rentes de situation grâce aux « slots » qu'elles détiennent dans les aéroports les plus encombrés tel que par exemple Heathrow à Londres. La constitution de plaques tournantes appelées « hubs » permet aux compagnies aériennes de restructurer leurs réseaux en abandonnant les lignes directes pour recentrer leur trafic sur des points centraux. La constitution de hubs permet également aux compagnies aériennes de se doter de barrières à l'entrée qui leur permettent de mieux protéger leur marché. L'Europe en tant qu'institutions se saisit du problème du transport aérien au moment où les taux de croissance annuels moyens des trois catégories de trafic (passagers, fret et poste ou messagerie) indiquent une progression annuelle mondiale moyenne de 6,4% pendant la décennie 1990, soit une évolution deux fois plus rapide que celle du PNB mondial pendant la même période<sup>3</sup>. Si les tendances actuelles se poursuivent, le nombre de passagers devrait doubler dans les dix prochaines années et celui des mouvements aériens (décollages et atterrissages d'avions) doublera en treize ans<sup>4</sup>. Cette demande s'ordonne sur trois pôles principaux - Amérique du Nord-Europe-Japon et Nouveaux Pays Industrialisés d'Asie - qui représentent en 1990 plus de 75% du trafic mondial de passagers. L'offre de transport aérien - qui concerne tout à la fois les compagnies aériennes, les constructeurs aéronautiques et les aéroports - est largement déterminée par les contraintes d'un marché caractérisé par la forte homogénéité des produits vendus (les produits classe affaire, première classe et classe économique des compagnies aériennes demeurent souvent très proches, du fait de l'utilisation des mêmes avions et souvent des mêmes sociétés de commissariat pour le service aux passagers). Cette situation est due à l'impossibilité pour les compagnies d'introduire une véritable différenciation et de développer des stratégies de concurrence monopolistique. Par exemple sur la ligne Paris-New York, toutes les compagnies aériennes peuvent utiliser le

---

<sup>3</sup> François Velas, op. cit., pp. 5-7.

<sup>4</sup> Conseil de l'Europe, Rapport de l'Assemblée parlementaire « Politiques européennes du transport aérien – la nécessité d'un véritable « ciel unique européen », Commission des questions économiques et du développement, Doc 8579 du 7 juin 2000.

même Boeing 747 et proposer des services à peu près équivalents. En revanche, aucune compagnie n'a le monopole d'exploitation du Boeing 747<sup>5</sup>, ce qui pourrait lui permettre de se placer dans les conditions d'un marché de concurrence monopolistique.

1.2.2 - Le développement de nouvelles stratégies. Face au nouveau contexte économique du marché, les compagnies aériennes sont amenées à reconsidérer largement leurs stratégies en termes de concentrations, de partenariats, d'alliances et de privatisations. En Europe, le mouvement de concentration s'opère à la fois dans le sens d'un renforcement intra-européen et d'une plus forte internationalisation, notamment vers l'Amérique du Nord et l'Amérique latine. C'est ainsi qu'en 1992, Air France a pris une participation dans le capital de Sabena en Belgique et dans celui de CSA, compagnie tchécoslovaque, afin de constituer un réseau intégré entre l'Europe Occidentale et Orientale. De même, Iberia est devenue actionnaire de plusieurs compagnies latino-américaines dont VIASA au Venezuela et Aerolinas Argentinas dans le but de disposer d'une position dominante sur les liaisons Europe-Amérique latine. Pour rester dans la compétition internationale, les transporteurs aériens européens cherchent à consolider leurs réseaux en participant à des accords commerciaux. Ces alliances portent sur plusieurs domaines. En premier lieu, le regroupement des activités commerciales. Swissair, SAS et Austrian Airlines fusionnent au début des années 1990 leurs activités de ventes, d'enregistrement et de services aux passagers. En 1997, Air France et Continental concluent un accord commercial relatif au partage des lignes transatlantiques. En second lieu, la gestion conjointe d'installations et de complexes aéroportuaires. Japan Airlines, Lufthansa et Air France projettent de construire un nouveau terminal à l'aéroport J. F. Kennedy de New York. Enfin, la forme de coopération la plus importante entre les transporteurs aériens est sans conteste représentée par les systèmes informatisés de réservation (SIR) qui ont connu une croissance très rapide. Ces systèmes permettent de diffuser l'information et de traiter les réservations de façon beaucoup plus efficace que les méthodes traditionnelles faisant appel aux systèmes propres aux compagnies ou aux horaires imprimés et aux guides tarifaires. Depuis les années 1970, les principaux SIR ont été mis en place par les grandes compagnies aériennes, d'abord aux Etats-Unis, puis en Europe et en Asie. L'ensemble, qui fait l'objet d'une réglementation

---

<sup>5</sup> Lancé en 1968 par la firme de Seattle, cet appareil qui peut accueillir 416 passagers et parcourir 13 570 kilomètres reste unique dans sa catégorie. Ce n'est qu'en avril 2002 avec la mise en service de l'A 340-600 qu'un constructeur européen pourra rivaliser avec Boeing. L'A 340-600

particulière édictée par l'OACI, représente un potentiel considérable puisque Amadeus est utilisé par plus de 60% des agences de voyages informatisées en Europe, Worldspan par 10000 points de vente aux Etats-Unis tandis qu'Abacus regroupe 2 000 agences en Asie. Au total, ces mutations économiques ont contribué à remodeler en profondeur le paysage aérien mondial avec comme conséquence inévitable, la privatisation des grandes compagnies européennes que l'Union Européenne, bien qu'officiellement indifférente à l'égard de la nature publique ou privée du capital d'une entreprise<sup>6</sup>, a encouragé<sup>7</sup>. Sans renoncer à la marque du pavillon national qui, comme sur un navire, désigne la nationalité du vecteur, les Etats se lancent à partir de la fin des années 1980 dans une politique d'ouverture du capital des transporteurs aériens. Historiquement, la Hollande est le premier pays à avoir mené une expérience réussie de privatisation, suivie par celle de l'Angleterre de Margaret Thatcher. Régulièrement annoncée et repoussée par les pouvoirs publics, la privatisation du Groupe Air France est l'Arlésienne du transport aérien français. Elle est tout d'abord inscrite dans la loi n°93-923 du 19 juillet 1993 qui comprend 21 entreprises dont Renault et l'Aérospatiale. Dans sa décision du 27 juillet 1994 autorisant la recapitalisation de la Compagnie Nationale à concurrence de 20 milliards de francs, la Commission européenne a pris acte de l'engagement du gouvernement Balladur de procéder à sa privatisation dès que «la situation économique et financière de l'entreprise aura été rétablie en conformité avec le plan de restructuration<sup>89</sup>». Réaffirmé par le gouvernement Juppé au cours de l'année 1997, le projet est suspendu avec l'arrivée d'une majorité de gauche «plurielle» et prend la forme d'une simple ouverture du capital aux salariés de la Compagnie nationale en 1998. Au total, les acteurs européens du transport aérien ont donc beaucoup évolué.

\*

\*

---

pourra transporter 380passagers sur un rayon d'action de 13 900 km. Cf. Le Monde du 25-26 mars 2001.

<sup>6</sup> En droit européen, est une entreprise publique au sens de l'article 90 du Traité de Rome «toute entreprise sur laquelle les pouvoirs publics peuvent exercer directement ou indirectement un influence dominante du fait de la propriété, de la participation financière ou des règles qui la régissent». Cf. Directive n°80/723 du 25 juin 1980, JOCE L. 195/35 du 29 juillet 1980, modifiée par Directive n°85/413 du 24 juillet 1985, JOCE L.229/20 du 28 août 1985.

<sup>7</sup> En ce sens, Lysiane Cartelier, «Privatisations et construction européenne», in «Les entreprises publiques dans l'Union Européenne: entre concurrence et intérêt général », Editions Pédone, 1995, pp. 155 et 159.

## **II- Le contenu de la politique communautaire : la libéralisation du ciel européen**

La Communauté européenne est intervenue dans le secteur de l'aéronautique civile tardivement. Comme aux Etats-Unis avant la déréglementation et dans bien des régions du monde encore aujourd'hui, le transport aérien était strictement réglementé, des quotas nationaux définissaient les capacités de vol dans un système de tarifs administrés par des transporteurs placés sous le contrôle de l'Etat. Depuis 1987, la Communauté européenne, sous l'impulsion de la Commission, a introduit une série de mesures de libéralisation, tout d'abord en autorisant la fixation des tarifs fondés sur les coûts réels d'exploitation ainsi que certaines remises et tarifs négociés. En 1989, un deuxième « paquet » assouplit encore les règles tarifaires et s'écarte graduellement du principe du partage par moitiés des capacités de trafic qui existait auparavant dans les relations bilatérales entre deux Etats membres. En 1993 les relations entre Etats (3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> « libertés ») sont ouvertes à toutes les compagnies européennes et les tarifs sont. En 1997 les relations domestiques sont entrées à leur tour dans la concurrence. Un troisième « paquet », entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993, a notamment ouvert aux compagnies européennes l'accès aux autres marchés des Etats-membres tiers, le recours aux restrictions en termes de capacités étant interdit. Jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, les Etats ont pu continuer de réglementer l'accès à leurs propres services intérieurs en faveur de leurs propres transporteurs, sans toutefois pratiquer de politique discriminatoire. La politique communautaire du transport aérien a donc été élaborée progressivement. Son contenu, à base de libertés et de contraintes, est fondamentalement différent de la conception américaine de la déréglementation.

2. 1- Les incertitudes initiales : l'applicabilité du Traité de Rome au transport aérien.

Le Traité de Rome, dans sa version de 1957, comporte un Titre IV sur les transports. L'article 74 prévoit l'instauration d'une politique commune des transports, à la

---

<sup>9</sup> Cf. Le Monde du 6 septembre 1997.

charge du Conseil. L'article 84 §2 précise que les dispositions du Titre IV s'appliquent aux transports de surface et que «le Conseil, statuant à l'unanimité pourra décider si, dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation aérienne». Pendant longtemps, ces dispositions sont demeurées lettre morte bien que, comme l'affirmait Louis Cartou en 1963, «le Marché Commun ait des incidences sur le transport aérien européen<sup>10</sup>». Mais le 4 avril 1974, dans un arrêt Commission c/ République française<sup>11</sup>, la Cour de Justice des Communautés Européennes a jugé, à propos de la libre circulation des travailleurs que, même en l'absence des dispositions appropriées du Conseil qui pourraient être prises au titre de l'article 84, les transports maritimes et aériens étaient soumis aux règles du traité.

## 2. 2 – Le rôle des institutions dans l'applicabilité du droit européen

Il faut cependant attendre dix années supplémentaires et l'intervention des organes communautaires pour que la politique du transport aérien s'affirme véritablement. Le Conseil européen de La Haye de juin 86 rappela que le Conseil des ministres devait fournir un effort supplémentaire pour arrêter sans délai, les décisions appropriées « pour que le marché intérieur des transports aériens soit achevé d'ici 1992 ». Cette volonté nouvelle est le produit de deux facteurs, qui ont pour dénominateur commun le redémarrage de la construction communautaire au cours de cette décennie : la jurisprudence et la révision des traités CEE.

2. 2. 1- La jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes. Au début des années 1980, le Parlement de Strasbourg saisit la Cour d'un recours en carence contre le Conseil pour n'avoir pas instauré une politique des transports. La CJCE, dans un arrêt du 22 mai 1985 Parlement c/ Commission des Communautés européennes<sup>12</sup>, condamne le Conseil pour n'avoir pas assuré la libre prestation des services en matière de transports internationaux, ni fixé l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux d'un Etat membre, contrairement à la prescription fixée dans l'article 75-1 du Traité de Rome. Par suite, la Cour rend, le 30 avril 1986 dans l'affaire dite «Nouvelles

---

<sup>10</sup> Louis Cartou, Précis de droit aérien, Presses Universitaires de France, p.302, 1963. Cet auteur apporta une contribution essentielle au droit aérien européen. Cf. «Le Marché Commun et le droit public», Sirey, 1959.

<sup>11</sup> Dalloz. 1974, p. 717, note B. Pacteau.

*Frontières*», un arrêt qui fonde l'application des règles générales de la concurrence de l'article 85 au transport aérien, ainsi qu'un arrêt Ahmed Saeed du 11 avril 1989, qui déclare directement applicable l'article 86 au transport aérien<sup>13</sup>. Le premier facteur d'évolution vient de Luxembourg où la Cour de justice le 30 avril 1986 dans une décision « Lucas Asjes et autres » dit « Nouvelles Frontières » a pour la seconde fois donné les moyens à la construction de l'Europe aérienne de progresser. D'une part cet arrêt affirme nettement l'applicabilité des règles de la concurrence du traité CEE au transport aérien. D'autre part, il explique leur régime d'application dans l'attente d'une réglementation conférant à la Communauté les moyens pertinents et définitifs de leur mise en œuvre. Car il semble bien que la peur d'être placés devant la communautarisation par la jurisprudence ait conduit les ministres des Transports à préférer prendre les devants en adoptant le droit communautaire dérivé

2. 2. 2 – La politique nouvelle du Conseil et de la Commission. Le second facteur d'évolution se trouve dans l'Acte unique européen signé les 17 et 18 février 1986 à Luxembourg et La Haye et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1987. Concrètement, l'Acte unique est important quant à la réalisation du marché unique au 1<sup>er</sup> janvier 1993 qui comprend notamment un espace sans frontières où sera assurée la libre circulation des services, sans exclure le transport aérien. Dans cette perspective, l'article 84 § 2 a été modifié. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1987, les « mesures appropriées » nécessaires au marché unique des transports aériens sont prises par le Conseil à la majorité qualifiée. Cette simple réforme de procédure, relativise à elle seule, l'ordre aérien traditionnel. L'unanimité qui disparaît au Conseil, c'est le veto d'un seul Etat sur la multilatéralisation qui disparaît. C'est la négation définitive de la spécificité du transport aérien, en résumé, la base de la prééminence de l'ordre communautaire sur l'ordre international. Pour ces différentes raisons, la Communauté est devenue source importante de droit aérien depuis le 14 décembre 1987, date de l'adoption d'un train de mesures qui régissent en libéralisant, les relations aériennes internationales des Douze. Depuis cette date, la législation communautaire sur le transport aérien n'a cessé de s'étendre. Aujourd'hui la Communauté

---

<sup>12</sup> Gazette du Palais 1985, p. 442; note J. Mauro; Dalloz. 1985, note L. Cartou.

<sup>13</sup> Pour les décisions de la CJCE *Nouvelles Frontières*, du 30 avril 1986, et *Ahmed Saeed*, du 11 avril 1989, voir : *Bulletin des Transports* 198. 484 ainsi que *Recueil* 1986, p. 1425 (*Affaires jointes* 209 à 213/84 *Ministère public contre Lucas Asjes et autres, ...Jacques Maillot*) et *Recueil* 1989, p. 803 (pour l'Affaire 66/86 *Ahmed Saeed*...).

européenne réglemente des pans entiers de la navigation aérienne, notamment le bruit des aéronefs, les conditions de certification des avions, le contrôle aérien. Deux raisons expliquent cette ascendance du droit communautaire aérien. Ici, la subsidiarité a régulé les compétences en faveur de la Communauté européenne, car le marché communautaire des transports aériens pour être pleinement achevé, nécessite des mesures d'accompagnement, harmonisant les conditions d'exploitation du transport aérien. En outre, la Communauté européenne, en établissant un ordre juridique obligatoire et contraignant, s'est imposée comme un relais juridique pour l'entrée en vigueur effective des normes ou des pratiques des organisations internationales ou intergouvernementales. Ce phénomène de communautarisation est peut-être l'évolution la plus importante du droit aérien depuis la fin de la seconde guerre mondiale ; il est l'aspect le plus positif de la politique communautaire.

## 2. 3 – Le contenu de la libéralisation : libertés et contraintes dans le ciel européen

Pour éviter les dérives de la déréglementation américaine, les Etats membres ont obtenu des délais d'adaptation au régime concurrentiel. C'est ainsi qu'ont été retenus le principe progressif des « trois paquets » de 1987, 1990 et 1993. Le troisième paquet, entré en vigueur en 1993 constitue le dernier volet du programme de libéralisation. Ses grandes lignes sont les suivantes :

- Tous les transporteurs aériens communautaires jouissent des droits de trafic sur toutes les liaisons européennes ;
- Sur les lignes de plus de 100 000 passagers annuels, la tarification est presque libre ;
- Jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, chaque Etat conserve ses prérogatives sur ses dessertes intérieures en matière de délivrance de droits de trafic sur les lignes domestiques et de réglementation des tarifs ;
- En France, l'ouverture du marché domestique a été anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 1996 ;
- La date du 1<sup>er</sup> avril 1997 lève les derniers obstacles réglementaires. Toutes les lignes européennes sont désormais ouvertes aux compagnies communautaires sans contrainte tarifaire ou de capacité.

**2.3.1- Les nouvelles libertés.** Trois règlements du Conseil, adoptés en juillet 1992 et entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993<sup>14</sup>, forment ce nouveau cadre juridique, appelé communément « troisième paquet aérien » instituant le marché intérieur dans le domaine du transport aérien à la suite des précédents paquets de 1987 et 1990<sup>15</sup>. Ils s'appliquent à tous les Etats membres de la Communauté et à leurs ressortissants de l'AELE participant à l'accord EEE<sup>16</sup>.

La disposition la plus novatrice du troisième paquet est indiscutablement celle qui consacre le principe du libre accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires qui figure dans l'article 3, § 1 du règlement n°2408/92/CEE. Désormais, tout transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée dans la Communauté est autorisé à exercer tous les droits de trafic entre deux aéroports communautaires. Parallèlement, en application du règlement n°2409/CEE, seuls les transporteurs aériens de la Communauté peuvent fixer librement les tarifs aériens des passagers. En d'autres termes, l'accès à la profession de transporteur aérien, l'accès au marché et la liberté tarifaire, indissociablement liés, constituent la clé de voûte de la nouvelle organisation des transports aériens communautaires. S'y ajoutent le règlement n°95/93/CEE du Conseil sur l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et le règlement n°3089/93/CEE du Conseil, modifiant le règlement n°2289/89/CEE sur l'utilisation des systèmes informatisés de réservation

L'accès à la profession de transporteur aérien communautaire. La condition de nationalité constitue incontestablement la caractéristique la plus originale de ce régime. Au niveau mondial en effet, le transport aérien est organisé autour de la notion de compagnies battant le pavillon de l'Etat de leur établissement. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, la notion de transporteur aérien communautaire s'est substituée définitivement à celle de transporteur aérien national. Pour obtenir, ou maintenir, le statut de transporteur aérien communautaire, l'entreprise doit : a) avoir son principal établissement, et le cas échéant, son siège dans un des Etats membres de la Communauté européenne ; b) avoir pour

---

<sup>14</sup> Règlement 2407/92, règlement 2408/92 et règlement 2409/92, JOCE, n° L 240 du 24 juillet 1992.

<sup>15</sup> JOCE, n° L 374 du 31 décembre 1987 et JOCE, n° L 217 du 24 juillet 1990.

<sup>16</sup> Décision n°7/94 du Comité mixte de l'EEE, JOCE, n° L 160 du 28 juin 1994.

activité principale celle de transporteur aérien ; c) être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire par les Etats membres et/ou des ressortissants d'Etats membres ; d) enfin, à tout moment, être en mesure de prouver que la société est effectivement contrôlée par un ou plusieurs Etats membres ou par leurs ressortissants. Le principe qui sous-tend l'organisation du transporteur aérien international a donc été maintenu, l'originalité consistant à substituer le critère des intérêts communautaires à celui des intérêts nationaux.

L'accès au marché communautaire. Le règlement n°2408/92/CEE constitue une mesure d'harmonisation totale de l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes communautaires. Ce principe comporte deux types de dérogations. Les premières sont temporaires et visent à permettre aux Etats membres de réserver l'accès des services domestiques aux transporteurs établis jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997. Les secondes, permanentes, sont au nombre de quatre : a) limitation des droits de tarifs dans le cadre des obligations de service public<sup>17</sup> ; b) limitation des droits de trafic au sein d'un système aéroportuaire ; c) limitation de droits de trafic sur les aéroports ne faisant pas partie d'un système aéroportuaire ; d) limitation de droits de trafic pour protéger un transporteur en difficulté économique.

La libéralisation des tarifs. Dès 1993, les Etats ont donc perdu leurs pouvoirs antérieurs d'acceptation et de contrôle des tarifs aériens transférés aux transporteurs communautaires opérant sur des liaisons intracommunautaires. Cette liberté ne souffre que de deux exceptions. La première trouve son application sur certaines liaisons couvertes par des obligations de service public. La seconde vise les hausses abusives des tarifs aériens pour lesquelles le règlement communautaire autorise les Etats à suspendre l'application du tarif de base.

---

<sup>17</sup> D'après l'article 4 du règlement n°2408/92/CEE, des obligations de service public ne peuvent être imposées par un Etat que sur des liaisons vers « un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement » ou « à faible trafic à destination d'un aéroport régional. En d'autres termes, la notion d'obligations de service public désigne la possibilité prévue par les textes communautaires de subventionner certaines lignes aériennes non rentables. Elle implique qu'une entreprise se voit imposer une obligation qu'elle n'aurait pas assumée si elle n'avait pris en compte que ses intérêts commerciaux. D'après un avis n°1866 présenté le 14 octobre 1999 au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de Loi de Finances pour 2000, de telles obligations ont été utilisées sur une centaines de routes.

**L'attribution des créneaux horaires.** Le transport aérien en Europe est organisé autour de quelques grands aéroports – Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, Rome, Madrid qui font converger vers eux la grande majorité des vols réguliers intracommunautaires et internationaux mais qui sont soit saturés soit proches de la saturation. Le règlement n°95/93/CEE du 18 janvier 1993 a conservé le principe fondamental du système IATA : les droits acquis des compagnies (historic fathers ou grandfathers' rights).

La commercialisation des services de transport aérien dans les SIR. La réglementation communautaire s'est attachée dès 1989<sup>18</sup>, à fixer des règles précises pour que les informations auxquelles accèdent les passagers, via les agents de voyage, soient transparentes, non discriminatoires et objectives. En 1993, le Conseil avec l'avènement du troisième paquet a imposé trois nouvelles règles. Tout d'abord des services non réguliers doivent pouvoir être affichés dans ces systèmes ; ensuite, les compagnies propriétaires, ou copropriétaires d'un système, ont l'obligation de participer aux systèmes concurrents ; enfin, les fonctions privatives des compagnies et les fonctions ouvertes aux tiers doivent être dissociées (dehosted), pour assurer l'égalité de traitement entre les compagnies concurrentes et les systèmes doivent être juridiquement séparés des compagnies qui les détiennent.

2.3.2- Les nouvelles contraintes. La fin des privilèges accordés par les Etats à certaines entreprises, sous forme de monopoles ou de droits exclusifs, s'accompagne de la nécessité d'affirmer la légalité communautaire dans le comportement de tous les opérateurs présents sur le marché : c'est le rôle des règles de la concurrence, et en particulier, un contrôle accru des aides d'Etat. La libéralisation suppose aussi la protection des droits de passagers et des droits des riverains des aéroports.

Les règles de la concurrence appliquées aux entreprises. Le premier règlement n°3975/87/CEE du Conseil du 14 décembre 1987 qui détermine « des modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transports aériens » a été adopté dans le cadre du premier paquet de libéralisation<sup>19</sup>. Il donne à la Commission les moyens

---

<sup>18</sup> Règlement n°2289/89/CEE du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation des SIR et règlement n°3089/93/CEE du Conseil, du 25 octobre 1989, modifiant le règlement n°2299/89/CEE instaurant un code de conduite pour l'utilisation de SIR.

<sup>19</sup> JOCE, n° L 374 du 31 décembre 1987.

pour instruire, sur plainte ou de sa propre initiative, les cas d'infraction présumée aux articles 85 et 86, ainsi que le pouvoir de prendre les décisions ou infliger les sanctions pour mettre un terme aux infractions qu'elle constate. La Commission est également habilitée à accorder des exemptions individuelles au titre de l'article 85. 3 du traité à la suite du règlement n°3976/87/CEE qui habilite le Commission à légiférer dans le champ de l'article 85 § 3 afin d'accorder des exemptions à certaines catégories d'accords, nonobstant l'application de l'article 86 qui sanctionne l'abus de position dominante. Ce dernier règlement a fait l'objet de deux révisions lors de l'adoption du deuxième et troisième paquet de libéralisation.

Les règles de la concurrence appliquées aux Etats, le contrôle des aides. Depuis l'entrée en vigueur du troisième paquet, la Commission a eu à se prononcer sur une quinzaine de dossiers d'aides d'Etats. L'interdiction des aides d'Etat n'est toutefois ni absolue, ni inconditionnelle. Il peut s'agir tout d'abord d'aides à caractère social ou encore d'aides régionales ou sectorielles. Ou encore des aides aux compagnies nationales pour financer certains programmes de réadaptation industrielles visées à l'article 92, § 3 c) dont les conditions d'octroi ont été précisées par la Commission dès 1984<sup>20</sup> et appliquées aux grands dossiers de recapitalisation d'Air France, d'Aer Lingus, d'Olympic Airways ou de la TAP au moment de la crise du transport aérien au début des années 90 avant l'adoption, en 1994, de nouvelles lignes directrices par la Commission.

La protection des passagers. Elle découle d'un règlement n°295/95/CEE du 4 février 1991 par lequel le Conseil établit des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers destinées à protéger les passagers contre la pratique des sursréservations au départ d'un aéroport communautaire. Ce régime de compensation est additionnel à celui prévu par les législations nationales qui traitent de la responsabilité contractuelle et n'interfère pas non plus dans le régime de responsabilité prévu par la convention de Varsovie.

La protection des droits des riverains des aéroports. La prise en compte de la gêne sonore des aéronefs fait l'objet de quatre directives du Conseil en la matière. Il s'agit tout

---

<sup>20</sup> Mémoire n°2 sur l'aviation civile.

d'abord de la directive 80/51/CEE du 20 décembre 1979<sup>21</sup> relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques, modifiée par la directive 83/206/CEE du 21 avril 1983<sup>22</sup>, suivie par la directive 89/629/CEE du 4 décembre 1989<sup>23</sup> relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civiles et d'une directive 92/14/CEE du 2 mars 1992<sup>24</sup> relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

\*

\*

---

<sup>21</sup> JOCE, n° L18 du 24 janvier 1980.

<sup>22</sup> JOCE, n° L 117 du 4 mai 1983.

<sup>23</sup> JOCE, n° L 363 du 13 décembre 1989.

<sup>24</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale., vol. I, deuxième partie, chap. 2, 2<sup>ème</sup> éditions (1988).

### III- L'évolution de la politique communautaire des transports aériens : de la régulation de la concurrence à l'intégration dans l'économie mondiale ?

Quinze ans après sa mise en œuvre, quel bilan tirer de la politique communautaire du transport aérien ? De prime abord, il est indéniable que le droit européen du transport aérien n'a cessé de progresser et surtout ne s'est pas limité à la seule aviation commerciale. Aujourd'hui l'Union européenne réglemente des pans entiers de la navigation aérienne, notamment le bruit des aéronefs, les conditions de certification des avions, le contrôle aérien ainsi que certaines conditions de travail. Mais au-delà de l'œuvre accomplie, quel regard porter sur la place du transport aérien européen dans le reste du monde, c'est-à-dire sur son avenir ? Plus complexe que la précédente, cette question revient à traiter des orientations possibles de la politique des transports aériens à l'intérieur puis à l'extérieur des frontières des Quinze pour enfin s'interroger sur le rôle que cette politique peut – ou pourrait exercer dans une économie globalisée.

#### 3.1 – La politique commune au sein de l'Union Européenne : un espace aérien unique ?

Au plan des institutions, il est indéniable que l'Union européenne s'est dotée d'une authentique politique de transport aérien. Au total et depuis 1987, trente textes ont été adoptés par le Conseil ou la Commission sous forme de règlements directement applicables dans les Etats membres. Cette politique existe mais elle est encore, de toute évidence, limitée à des aspects sectoriels du transport aérien. Elle n'a pas – ou pas encore - créé un espace aérien communautaire ni même un véritable ciel unique européen. Tel est en tout cas le premier bilan de la libéralisation à la fin du 20<sup>ème</sup> siècle. Quelles sont alors les conditions de la création de cet espace ?

3.1.1 – Les premiers effets de la libéralisation européenne. Libéralisé en deux temps en 1993 pour les lignes entre Etats, en 1997 pour les lignes intérieures, le transport aérien au sein de l'Union Européenne fait l'objet de deux séries de jugement contradictoires. Les

uns, enclins sans doute à l'optimisme et à l'effet d'annonce de déclarations strictement politiques, soulignent que la « libéralisation est achevée »<sup>25</sup>. Les autres plus prudents, soulignent au contraire, le caractère mesuré des résultats en termes de trafic, de prix du transport et de capacités aéroportuaires.

En octobre 1996, la Commission européenne a dressé un premier bilan de la libéralisation. Sur les liaisons internationales, depuis l'entrée en vigueur du « troisième paquet », quatre-vingt nouvelles compagnies ont été créées. Mais soixante ont disparu. Les tarifs de base n'ont baissé que de 5% depuis 1990. Le problème de la congestion des aéroports et des voies aériennes s'est aggravé. Les compagnies du Nord de l'Europe (Lufthansa, KLM, British Airways, SAS, FINNAIR) tirent plutôt bien leur épingle du jeu tandis que celles du Sud (Air France, TAP-Air Portugal, Olympic Airways, Alitalia et Ibéria) connaissent de grandes difficultés. Sur les liaisons intérieures, toutes les grandes compagnies aériennes européennes se sont tournées vers la France, qui représente le premier marché européen domestique avec 22 millions de passagers par an. Au cours de la décennie 1990, British Airways, qui a acheté partiellement la compagnie française TAT en 1991, a imposé ses ailes dans le ciel de l'hexagone, position renforcée par la reprise totale de TAT et d'Air Liberté en 1997<sup>26</sup>.

Un deuxième bilan, tout aussi réservé est dressé en février 2000 par un spécialiste incontesté du transport aérien français et européen, René Lapautre<sup>27</sup>. Pour l'ancien PDG d'UTA, la libéralisation européenne n'a pas multiplié les passagers de manière exceptionnelle. Globalement, le trafic des compagnies aériennes a progressé de 6 à 7% par an dans la deuxième partie des années 1990, mais cette progression n'atteint pas celles des années soixante-dix et quatre-vingt avec respectivement 10% et 8% par an. Si l'amélioration d'assez nombreuses dessertes sur les grands axes domestiques Rome-Milan, Madrid-Barcelone, Paris-Nice-Marseille-Toulouse et sur de nombreuses liaisons régionales ainsi que l'apparition de quelques compagnies à bas prix sont à porter à l'actif de la libéralisation, celle-ci a contribué à renforcer les positions défensives des grandes

---

<sup>25</sup> Telle est l'opinion unanime de tous les rapports ou avis parlementaires traitant du transport aérien au moment du vote de la Loi de Finances mentionnés en bibliographie. De toute évidence, il s'agit de points de vue consensuels qui ne reflètent pas l'avis des professions aéronautiques.

<sup>26</sup> Le web de l'Humanité du 1<sup>er</sup> avril 1997 <http://WWW.humanite.Presse.fr/journal/1997/1997-0401>. Cet article est cité ici en raison de sa critique de la libéralisation. Depuis British Airways s'est dessaisie de cette entreprise.

<sup>27</sup> René Lapautre, « La libéralisation des transports aériens : quel bilan ? » Problèmes économiques n° 2650 du 2 février 2000, pp. 10-13.

compagnies qui entravent le développement du marché. Proclamé dans les textes, le libre accès au marché intérieur se heurte en définitive au problème de la congestion aéroportuaire, lequel constitue un des éléments déterminants du degré et de l'effectivité de la concurrence intra-communautaire. Citant l'exemple de l'attribution des créneaux d'Orly et de Charles-de-Gaulle, cet auteur relève qu'avant la libéralisation, la répartition de l'offre était faite deux fois par an dans des conférences regroupant les compagnies IATA selon un processus corporatif et consensuel remplacé depuis 1996 par une attribution – nettement moins transparente - des créneaux par un « organisme coordonateur », le COHOR, association constituée des principales compagnies aériennes – onze – ayant leur siège en France et une exploitation sur les aéroports parisiens. D'où une conclusion, inévitable, les règles de la concurrence, fondement de la politique communautaire du transport aérien sont-elles mises en échec par la saturation des infrastructures, domaine peu ou pas assez exploré par l'Europe des quinze ? Effet immédiat de la libéralisation, le phénomène des retards affectant le trafic européen est-il devenu la cause principale de la difficulté de l'espace aérien communautaire ?

3.1.2 – Les conditions d'un ciel unique européen. Il existe bien depuis le 1er avril 1997 un espace aérien communautaire avec disparition des droits de trafic et libre exercice de la concurrence . Toutefois, malgré l'application des règles du Traité CEE puis de l'UE à tous les Etats membres ainsi qu'à la Norvège et à la Suisse par adhésion volontaire il n'y a pas encore de régime juridique unique couvrant tous les aspects de l'aviation, notamment dans le contrôle aérien, la certification des appareils, la qualification des pilotes, les conditions de travail des personnels et la fiscalité. Contre toute attente, l'examen critique et les propositions relatives à la politique européenne du transport aérien les plus récentes émanent non pas de l'Union proprement dite mais du Conseil de l'Europe. Dans un rapport du 7 juin 1990, la Commission des questions économiques et du développement de l'Assemblée parlementaire du Conseil souligne par l'intermédiaire de son rapporteur le suédois Knurt Billing que la raison principale des retards est imputable à une coordination insuffisante entre les centres de contrôle du trafic aérien et à des structures insuffisante en termes d'espace et de couloirs aériens par-delà les frontières nationales. Il préconise la mise en place – par les trente-huit Etats membres de la Conférence européenne de

l'aviation civile (CEAC) - d'un système de gestion du trafic aérien (GTA) englobant l'ensemble du continent y compris la Suisse, ainsi que la ratification de la Convention Eurocontrol révisée pour faire face au doublement du nombre de passagers attendu d'ici la fin de cette décennie. Et de conclure qu'«au-delà du besoin urgent d'un « ciel unique européen », l'avenir de l'industrie du transport aérien en Europe dépendra de plus en plus d'une augmentation des capacités aéroportuaires – notamment un meilleur accès par route et rail et une amélioration des infrastructures d'enregistrement – et du maintien, lorsque cela est approprié, d'une saine concurrence dans l'industrie du transport européen »<sup>28</sup>. Par les enjeux qu'elle soulève – la globalité du transport aérien, la complémentarité d'autres modes de transport indispensable à son développement et les relations de l'Union avec des pays tiers comme la Suisse ou des organisations intergouvernementale comme Eurocontrol – cette opinion formule sans nul doute le problème central de la politique communautaire du transport aérien : celui de son articulation avec l'économie mondialisée du transport aérien. Initiée il y a quinze ans à l'intérieur des frontières de ses Etats membres, cette politique, pour être menée à terme avec succès, ne peut plus s'abstraire de son environnement immédiat. Le problème de ses rapports avec les tiers se trouve dès lors posé.

### 3.2 – La politique européenne des transports aériens et le reste du monde : une politique extérieure commune ?

A ses débuts les institutions européennes ont porté tous leurs efforts sur l'ouverture des lignes existantes à la concurrence. Mais qu'en est-il à l'extérieur des frontières des Quinze ? En dépit de quelques réalisations, l'Union ne parvient pas encore à s'imposer en partenaire ou en rival des Etats-Unis qui continuent de dominer le transport aérien mondial. Et c'est une querelle de compétences entre les Etats membres et les organes de l'Union qui est à l'origine de ce blocage.

#### 3.2.1 Des résultats plus que limités. L'Europe du transport aérien n'existera véritablement que lorsque les organes communautaires traiteront d'égaux à égaux avec

---

<sup>28</sup> Conseil de l'Europe – Assemblée parlementaire – Commission des questions économiques et du développement Rapport du 7 juin 2000 – Document 8759 « Politiques européennes du transport aérien – la nécessité d'un véritable « ciel unique européen »

d'autres Etats ou groupe d'Etats et dans le domaine clé du transport aérien : celui des règles de la concurrence. Cette politique existe mais elle en est encore à ses débuts. En principe, le processus de libéralisation a rendu caducs les accords bilatéraux entre Etats membres. Cependant, la plupart d'entre eux ont contesté le mandat exclusif que s'attribue la Commission des Communautés Européennes pour conduire leur propre politique à l'égard des Etats tiers. Telle est la signification - contraire à l'esprit de la politique communautaire - de l'accord de ciel ouvert signé entre les Pays-Bas et les Etats-Unis en septembre 1992. Malgré la réaction de condamnation de la Commission, l'attitude du Conseil a été marquée par la prudence, d'autant que l'Allemagne a signé à son tour avec les Etats-Unis un accord open sky en février 1996 afin de préparer l'alliance entre Lufthansa et United Airlines. Le Conseil a néanmoins confié un mandat de négociation à la Commission en mars 1996, mais limité aux seuls aspects réglementaires du transport aérien : règles de la concurrence, affectations de créneaux horaires, systèmes informatisés de réservation, partage des codes, problèmes de l'environnement, aides de l'Etat et contrôle aérien, à l'exclusion des sujets les plus controversés tels que l'accès à la profession, les droits de trafic et les tarifs. La décision du Conseil indiquait en outre que ces sujets seraient abordés dans une deuxième étape pour laquelle la Commission aurait besoin d'un autre mandat. Les 30 et 31 octobre 1996 s'ouvrent à Washington les premières négociations entre la Communauté et les Etats-Unis. Cinq ans plus tard, aucun résultat global n'a abouti avec les Etats-Unis. Les Etats européens hésitent donc entre leur allégeance à la Commission européenne et la nécessité de donner à leur principale transporteur national une assise transatlantique. Les Etats-Unis quant à eux ont toujours déclaré que seuls les accords de « ciel ouvert » permettaient d'établir des alliances entre transporteurs. Peu leur importe en définitive de savoir s'il vaut mieux pour eux négocier avec l'ensemble ou avec chaque Etat européen séparément. Car ils ont pour résoudre ce problème trois avantages majeurs : ils représentent un tiers du trafic aérien mondial ; ils sont, malgré le pluriel apparent de leur nom, un Etat uni et ils mènent, avec un certain succès, la politique des « dominos ». S'il existe un problème dans les relations aériennes entre les deux bords de l'Atlantique, il se situe bien du côté européen, d'autant que le problème latent des désaccords entre les Quinze se double ici d'une querelle institutionnelle.

3.2.2 – Le problème de la querelle de compétences. L'absence d'accords entre la Communauté et un ou plusieurs Etats ou organisations internationales est en grande partie imputable à un problème de compétences. Mais ce n'est pas la seule raison. En Europe, si le transport aérien relève à l'intérieur de la Commission de la DG IV pour la concurrence et de la DG VII pour ses règles de fonctionnement, l'application des règles européennes de concurrence aux rapports avec les Etats-tiers comme les Etats-Unis relève à la fois de la Commission et des Etats membres, ce qui conduit fatalement à des positions divergentes et à des situations de blocage. En principe, la Commission est et aurait dû rester compétente. C'est en tout cas la position de la Cour de Justice dans un arrêt AETR<sup>29</sup>, rendu le 31 mars 1971 et qui précise que, « chaque fois que, pour la mise en œuvre d'une politique prévue par le traité, la Communauté a pris des dispositions instituant, sous quelque forme que ce soit, des règles communes, les Etats membres ne sont plus en droit de contracter avec les Etats tiers des obligations affectant ces règles » et « (qu') en effet, au fur et à mesure de l'instauration de ces règles communes, la Communauté seule est en mesure d'assurer et d'exécuter, avec effet pour l'ensemble du domaine d'application de l'ordre juridique communautaire, les engagements contractés à l'égard d'Etats tiers ». Par un arrêt Kramer<sup>30</sup>, la Cour a confirmé sa position et déclaré que la compétence pour contracter des engagements internationaux pouvait non seulement résulter d'une attribution explicite par le traité mais également découler de manière implicite de ses dispositions. Mais si depuis l'introduction du régime communautaire de concurrence avec les « trois paquets », la Commission a pleine juridiction sur la concurrence dans les lignes intra-communautaires, en ce qui concerne les relations avec les Etats-tiers, elle n'a que les pouvoirs limités de l'article 85 du Traité de Rome modifié. En d'autres termes, si l'affaire dont elle s'occupe donne lieu à l'action d'un Etat membre, sous l'empire de l'article 84, elle n'a que des pouvoirs limités de propositions. Lorsqu'à la suite du premier accord de « ciel ouvert » conclu par les Etats-Unis avec les Pays-Bas, d'autres textes ont été signés avec l'Autriche, la République tchèque, la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, le Luxembourg, la Norvège, la Suède, la Suisse et l'Islande, la Commission a estimé que les Etats signataires avaient excédé leurs pouvoirs et que la compétence pour conclure d'accords - comportant un libre accès au marché et la disponibilité de tous les droits de 5<sup>ème</sup> liberté - lui appartenait. La Commission ne peut donc appliquer la réglementation

---

<sup>29</sup> Affaire 22/70, Commission contre Conseil, Recueil, 1971, v. XVII-I, p. 263.

<sup>30</sup> Affaires 3, 4 et 6/76, Recueil, 1976, p. 1279.

communautaire aux routes extérieures à la Communauté. Elle ne possède pas davantage de pouvoirs propres de négociations depuis que le Traité d'Amsterdam a partagé le pouvoir exécutif entre le Conseil des ministres et le Parlement. Au seuil du 21<sup>ème</sup> siècle, les positions des protagonistes devant la Cour de Justice des Communautés Européennes sont les suivantes : les Etats soutiennent qu'en l'absence d'une union politique, les négociations avec les Etats tiers relèvent encore de leur souveraineté ; la Commission quant à elle répond que, sur la base des « pouvoirs implicites », elle a compétence pour les négociations aéronautiques depuis que l'espace intérieur européenne a été créé au 1<sup>er</sup> avril 1997.

### 3.3. – Le rôle de l'Union Européenne dans la mondialisation des transports aériens

Tout porte à croire que l'Union européenne peut constituer très vraisemblablement un pôle de développement régional dans le transport aérien du 21<sup>ème</sup> siècle. Il lui reste alors à accomplir deux réalisations majeures: substituer le multilatéralisme au bilatéralisme qui régit les relations aériennes interétatiques, d'une part ; instaurer, en son sein, une ou plusieurs compagnies transnationales qui préfigureraient assez bien du modèle d'entreprise adapté à la globalisation des biens et des services, d'autre part.

3. 3. 1 - L'Union Européenne et le multilatéralisme aérien ? Le siècle précédent a été pour l'aviation commerciale celui du bilatéralisme puisque la Convention de Chicago était entièrement fondée sur les relations d'Etat à Etat et que les instances multilatérales telles que l'OACI représentant les Etats ou l'IATA pour les transporteurs n'ont jamais eu de pouvoir de décision. Le 21<sup>ème</sup> siècle sera-t-il celui du multilatéralisme, jugé apte à régler les problèmes juridiques, économiques et commerciaux posés par le développement des échanges aériens ?

Ce vœu n'est pas impossible. A l'occasion le 7 décembre 1999 du 45<sup>ème</sup> anniversaire de la Convention de Chicago, mis à profit par les Etats-Unis pour inviter la communauté internationale à réfléchir sur l'avenir du système mondial de transport aérien et, surtout, sur son adaptation aux nouvelles règles mondiales de concurrence qui n'existaient pas en 1944, un projet multilatéral régional a été présenté par l'Association

*Européenne des Transporteurs Aériens (AEA)* et reprise par la Commission Européenne. L'objectif du « Transatlantic Common Aviation Area » (TCAA) est de laisser aux forces du marché la totalité de l'économie du transport aérien, les Etats ne conservant sur l'aviation commerciale qu'une tutelle technique, pour des raisons évidentes de sécurité. L'idée maîtresse du projet est d'établir une concurrence américano-européenne sur des bases économiques d'égalité et sur des conditions réglementaires identiques en tenant compte de la mondialisation du marché, du développement des alliances et de la libéralisation croissante de la concurrence.

A cet effet l'AEA propose d'établir le TCAA sous forme d'un Traité diplomatique visant à l'harmonisation réglementaire dans les domaines de :

- la liberté d'exercice des services aériens (accès au marché, tarifs, capacités, libertés de l'air) ;
- l'acquisition du capital des transporteurs et du droit d'établissement ;
- des accords de coopération et les pratiques concurrentielles ;
- ainsi que de l'utilisation des aéronefs en leasing.

Il est évident que le contenu de ce projet est très ambitieux. La liberté de l'accès aux services aériens supposerait la suppression de toute distinction entre les diverse formes de trafic à l'image de ce qui se passe en Europe communautaire où les libertés de l'air ne se négocient plus. Si le libre accès au capital des entreprises est total dans l'Union Européenne, le protectionnisme reste vivace aux Etats-Unis où le capital d'une compagnie aérienne ne peut être possédé par des étrangers au-delà de 24,9% sans droit de vote, c'est-à-dire bien en dessous de la limite européenne de 49,9% . Quant au droit d'établissement, il reste exclu par les Américains qui invoquent des problèmes sociaux et de défense. Enfin, la détermination d'une politique commune de la concurrence sera un des objectifs les plus difficiles à atteindre compte tenu des divergences d'appréciation entre les partenaires. En définitive ce projet existe et son origine européenne suffit à montrer que l'Europe des Quinze dispose d'une force de proposition non négligeable dans les relations aéronautiques d'aujourd'hui.

3. 3. 2 - Les compagnies aériennes transnationales, modèle d'entreprise ? L'Union européenne peut enfin exercer un rôle moteur dans le paysage aéronautique du 21ème

siècle si elle parvient à instaurer une catégorie inédite d'entreprise : une compagnie aérienne européenne.

Actuellement, l'enjeu de création d'une compagnie transnationale n'est pas fortement ressenti comme tel par les Etats qui composent la Communauté. Une preuve des plus évidentes est le nombre, la fragilité et le caractère hétérogène des alliances passées par leurs compagnies. Sur 176 alliances de toute nature conclues par 28 compagnies établies dans la Communauté (du simple accord de location de blocs-sièges jusqu'à la mise en place d'un réseau global sur tous les continents avec prise de participation au capital et intégration commerciales des réseaux de distribution et de fidélisation de la clientèle), 12 de ces alliances étaient entre deux compagnies du même pays; 35 entre deux compagnies établies dans différents pays de la CEE et 129 entre une compagnie communautaire et une compagnie non communautaire<sup>31</sup>. Pourtant l'intérêt du transport aérien européen commande la création d'une compagnie européenne. La création, sur le modèle des megacarriers nord-américains d'une compagnie aérienne véritablement européenne permettrait à l'Union de disposer d'une compagnie de taille mondiale. Tel est le cas outre-Atlantique d'United Airlines devenue première compagnie aérienne mondiale et majoritairement détenue par ses salariés, qui a racheté en 2000 US Airways, sixième compagnie américaine.<sup>32</sup>

Jusqu'à présent, la création de compagnies véritablement internationales a toujours rencontré de très grandes difficultés. Contrairement à leur appellation, Air Afrique et Scandinavian Airlines System ne sont en fait que des compagnies purement nationales déguisées sous un vocable ambitieux mais vide de sens<sup>33</sup>. Une telle expérience a pourtant été tentée au travers d'Air Union par la France, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique. L'idée, née d'une initiative conduite par la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) entre novembre et décembre 1955, consistait à organiser une exploitation commune entre les compagnies Air France, la Lufthansa Alitalia, KLM et la Sabena. Presque aussitôt, KLM se retire des négociations mais les travaux aboutissent à un projet de coopération commerciale systématique confié à un organisme unique, Air Union, sous la tutelle commune des Etats dont relèvent les compagnies mères. Mais l'époque, marquée par la disparité du matériel utilisé gênant la mise en commun des moyens d'entretien des

---

<sup>31</sup> *Airline Business*, juin 1996.

<sup>32</sup> *Le Monde* du 24 mai 2000.

<sup>33</sup> Cf. R. Rodière, «La constitution des sociétés multinationales de transport aérien», RFDA, 1965. 159.

appareils et de formation du personnel navigant, ne permettait pas de mener à terme la seule tentative multinationale de compagnie aérienne<sup>34</sup>.

Il reste donc au seuil de ce siècle à l'Europe des Quinze de relancer un projet devenu urgent. Les compagnies aériennes européennes ont toujours réalisé davantage de trafic aérien international que celles d'autres régions du monde. Mais l'Europe est en train de perdre le premier rang qu'elle a occupé depuis l'origine : en 1995, les compagnies aériennes dont le siège est situé dans les Etats membres de la Communauté ont réalisé 34% du trafic internat mondial exprimé en tonnes-kilomètres-transportés réalisées parmi celles des 194 Etats membres de l'OACI contre 39% en 70 et 35% en 80. Une telle diminution peut être considérée soit comme la cause soit comme la conséquence de l'insuffisance de politique européenne en matière de transport aérien international.

\*

\*

\*

---

<sup>34</sup> Cf. Louis Cartou, op. cit., p. 302-306.

## Conclusion

Les fondements de la politique commune des transports aériens ont été définis tardivement et lentement en raison de la complexité des problèmes posés, de la spécificité du secteur et de la prédominance du principe de la souveraineté nationale. S'il ne se passe quasiment rien de 1957 à 1974, période durant laquelle l'applicabilité du Traité CEE au transport aérien est contestée, il y a une accélération marquante du processus de libéralisation à partir de 1983 pour aboutir dix ans plus tard à l'existence d'une véritable Europe aérienne intégrée.

La politique du transport aérien à l'intérieur de la Communauté a consisté essentiellement jusqu'ici à démanteler le système légal et réglementaire hérité de l'histoire et à le remplacer par un système réglementaire nouveau, visant à garantir le jeu de la concurrence, à force de décisions de la Commission et de la Cour. Ce démantèlement s'est achevé le 1<sup>er</sup> avril 1997 avec la disparition de la dernière barrière, celle qui impose le cabotage à l'intérieur d'un Etat de la Communauté ne puisse être effectué qu'en prolongement d'un vol international intracommunautaire. Le résultat d'un tel bouleversement est jusqu'ici peu spectaculaire sur le plan pratique : des services nouveaux, un plus grand choix de transporteurs et quelques tarifs plus bas pour les passagers mais en aucun cas la grande braderie promise par certains. Il n'en demeure pas moins que le transport aérien européen a accompli une mutation capitale. Car l'Europe joue aujourd'hui son rang dans le transport aérien mondial avec de nouvelles possibilités offertes dans une logique économique qui lui a longtemps fait défaut.

En définitive, l'instauration d'un ciel unique européen réside peut-être moins dans la poursuite de la libéralisation du transport aérien que dans la volonté de mieux gérer l'espace aérien européen et celle de maîtriser les conséquences de l'augmentation du trafic, c'est-à-dire de lutter contre les retards. Actuellement, à l'intérieur de l'Union, plus d'un vol sur trois est retardé de plus de quinze minutes<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Le Monde du 23 mars 2001, p. 2.

## Bibliographie

### Textes généraux

- Assemblée Nationale – Rapport n°1943 – Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union Européenne, du 15 février 1995 sur la poursuite de la libéralisation du ciel communautaire présenté par M. Paul Chollet.
- Assemblée Nationale – Rapport n°2797 – Commission de la production et des échanges, du 21 mai 1996, sur l'implantation du futur troisième aéroport international, présenté par M. Charles Fèvre
- Assemblée Nationale – Rapport n°2953 – Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union Européenne, du 9 juillet 1996 sur le contrôle de la navigation aérienne en Europe, présenté par M. Charles Josselin.
- Assemblée Nationale – Rapport n° 1861 – Commission des Finances, de l'Economie Générale et du Plan sur le projet de Loi de Finances pour 2000 – Annexe n°29 Equipement, Transports et Logement Transports aériens et Météorologie du 14 octobre 1999.
- Assemblée Nationale – Avis n°1866 présenté au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 2000 (n°1805), Tome XIII Equipement, Transports et Logement Transports aériens du 14 octobre 1999.
- Sénat - Rapport 264 (1999-2000) – Commission des Affaires économiques et du Plan sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée Nationale, relatif à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat, et portant modification du code de l'aviation civile – Annexe au Procès-verbal de la séance du 15 mars 2000.
- Conseil de l'Europe – Assemblée parlementaire – Commission des questions économiques et du développement - Rapport du 7 juin 2000 – Document 8759 « Politiques européennes du transport aérien – l' nécessité d'un véritable « ciel unique européen »
- Sénat – Avis 94 – Commission des affaires économiques – projet de Loi de Finances pour 2001 – Tome XIX – Aviation civile et Transport aérien du 23 novembre 2000.

### Ouvrages

- Louis Cartou, Manuel de droit aérien, Collection Téhmis, Presses Universitaires de France, 1963.
- Michel de Juglart, Emmanuel du Pontavice, Jacqueline Dutheil de La Rochère, « Traité de droit aérien, Tome 1, 2<sup>ème</sup> édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, septembre 1989.
- François Vellas, « Le transport aérien », Collection Cyclope, Economica, septembre 1993
- Etudes de droit des Communautés Européennes, « Les entreprises publiques dans l'Union Européenne : entre concurrence et intérêt général », Editions Pédone, février 1995.
- Loïc Gard, « Le droit aérien », Presses Universitaires de France, Collection « Que Sais-je ? », n°1011, mai 1995.

- Robert Espérou et Alexandra Subrémon, « La politique communautaire du transport aérien », Presses Universitaires de France, Collection « Que Sais-je ? » , n°3285, octobre 1997.
- Philippe Moreau Defarges, « Introduction à la géopolitique » Collection Points, Seuil, septembre 1994.
- Barthélémy Mercadal, Droit des transports aériens et terrestres, Précis Dalloz, Dalloz, juillet 1996.
- Jean-Claude Gautron, Droit européen, Collections Mémentos Dalloz, Dalloz, août 1997
- Philippe Moreau Defarges, « La mondialisation », Presses Universitaires de France, Collection « Que Sais-je ? » , n°1686, juillet 1998.

#### Articles

- René Lapautre, « La libéralisation des transports aériens : quel bilan ? » Problèmes économiques n° 2650 du 2 février 2000, pp. 10-13.

#### Revue

##### Revue juridique

- Bulletin des Transports
- Gazette du Palais
- Recueil Dalloz-Sirey
- Recueil
- Revue française de droit aérien et spatial

##### Revue aéronautique

- Air et Cosmos
- Airline business
- Aviation week and space technology

##### Journal et quotidiens

- Journal Officiel de la République Française
- Journal Officiel des Communautés Européennes
- Quotidien Le Monde

## Table des matières

<b>Introduction.</b>	<b>4</b>
<b>I - Le dilemme du transport aérien en Europe : l'adaptation aux transformations mondiales de l'aéronautique civile</b>	<b>6</b>
<b>1.1 - La refonte du cadre normatif de l'aéronautique civile</b>	<b>6</b>
1. 1. 1 - L'évolution des textes fondateurs.	6
1. 1. 2 - L'influence de la déréglementation nord-américaine.	8
<b>1.2 – L'Europe face aux transformations de l'aviation commerciale</b>	<b>10</b>
1.2.1 - Un marché en mutation : la demande et l'offre de transport aérien.	10
1.2.2 - Le développement de nouvelles stratégies.	12
<b>II- Le contenu de la politique communautaire : la libéralisation du ciel européen</b>	<b>14</b>
<b>2. 1- Les incertitudes initiales : l'applicabilité du Traité de Rome au transport aérien</b>	<b>14</b>
<b>2. 2 – Le rôle des institutions dans l'applicabilité du droit européen</b>	<b>15</b>
2. 2. 1 - La jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes.	15
2. 2. 2 – La politique nouvelle du Conseil et de la Commission.	16
2. 3 – Le contenu de la libéralisation : libertés et contraintes dans le ciel européen	17
2.3.1- Les nouvelles libertés.	18
2.3.2- Les nouvelles contraintes.	20
<b>III- L'évolution de la politique communautaire des transports aériens : de la régulation de la concurrence à l'intégration dans l'économie mondiale ?</b>	<b>23</b>
3.1 – La politique commune au sein de l'Union Européenne : un espace aérien unique ?	23
3.1.1 – Les premiers effets de la libéralisation européenne.	23
3.1.2 – Les conditions d'un ciel unique européen.	25
3.2 – La politique européenne des transports aériens et le reste du monde : une politique extérieure commune ?	26
3.2.1 Des résultats plus que limités.	26
3.2.2 – Le problème de la querelle de compétences.	27
3.3. – Le rôle de l'Union Européenne dans la mondialisation des transports aériens	30
3. 3. 1 - L'Union Européenne et le multilatéralisme aérien ?	30
3. 3. 2 - Les compagnies aériennes transnationales, modèle d'entreprise ?	30
	31
<b>Conclusion</b>	<b>33</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>34</b>
<b>Table des matières</b>	<b>36</b>