



Campagne doctorat international 2013
Résumé du projet
Les relations entre transporteurs et aéroports



Campagne doctorat international 2013

Résumé du projet

LES RELATIONS ENTRE TRANSPORTEURS ET AEROPORTS

- Doctorant : Olivia CHAZAL
- Directeur de thèse : Loïc GRARD (CRDEI) et Pablo MENDES DE LEON
- Laboratoire : CRDEI
- Partenaire étranger : université de Leiden
- Financement : 2013

La montée en puissance des compagnies aériennes dites « low costs » fait des relations entre transporteurs et aéroports un sujet récurrent dans l'actualité. Ces dernières ont effectivement développé des politiques visant à mettre en concurrence les aéroports, souvent de deuxième niveau, de manière à faire baisser leurs coûts et donc offrir de la sorte des prestations aériennes à prix cassés. Présentant des conséquences contraires au principe de concurrence libre et non faussée protégé par le traité de Lisbonne (article 101 à 108 du traité FUE) cette stratégie fait à l'heure actuelle l'objet d'une demi-douzaine de procédures devant la Commission européenne. Certains aéroports aquitains sont concernés par les enquêtes en cours (aéroport de Pau notamment). La problématique des relations entre aéroports et transporteurs aériens porte aussi sur la question de l'accès aux infrastructures essentielles ; terminaux notamment. Certains aéroports réservent en effet ceux qui sont les mieux placés aux compagnies résidentes. Ce choix crée une distorsion de concurrence au détriment des non résidentes. Il s'agit là d'un autre aspect de l'application du droit de la concurrence qui considère que l'aéroport ne doit pas user de son monopole pour créer des situations discriminatoires.

Au-delà de l'application des règles de concurrence la relation aéroports/compagnies aériennes est en train de muter du fait de la réforme prochaine de l'allocation des créneaux horaires, de l'assistance en escale et du paiement des redevances aéroportuaires. Tous les grands aéroports européens sont concernés. De l'issue de ces textes vont dépendre les conditions dans lesquelles ils se livrent concurrence pour attirer les compagnies aériennes les plus performantes.

Les aéroports deviennent donc des composantes à part entière des stratégies commerciales des compagnies aériennes. Quelles sont les conséquences de cette évolution ? Peut-on par exemple imaginer que les transporteurs deviennent actionnaires des aéroports désormais privatisés pour mieux contrôler les conditions de leur développement ?

Par ailleurs au terme de la réforme aéroportuaire française de 2005, la plupart des aéroports de la région Aquitaine expriment une demande de clarification des cadres juridiques. Certains intègrent déjà des nouvelles stratégies (exemple : terminal low cost à Mérignac), sans totalement en maîtriser les conséquences juridiques.