

9- "Regard sur le transport aérien européen" J.Villiers 1994
(Études et documents ITA) :

- Chapitre 9 - La saturation des infrastructures
- Chapitre 10 - Expérience et théorie : les réseaux d'utilité publique (p.m.)
- Chapitre 11 - L'intervention des pouvoirs publics (p.m.)
- Chapitre 12 - Le paysage aéronautique européen (p.m.)

LA SATURATION DES INFRASTRUCTURES

INFRASTRUCTURE CONGESTION

1. LA GRAVITÉ DU PROBLÈME EN EUROPE

Chacun connaît les contraintes d'urbanisme et d'environnement qui rendent problématiques l'accroissement du nombre de pistes sur les grands aéroports et la mise à la disposition des compagnies, des surfaces et des moyens nécessaires dans les terminaux. A ces difficultés s'ajoutent celles des dessertes routières ou ferrées des aéroports.

On connaît aussi la grande concentration d'activités aériennes civiles et militaires qui s'exercent en Europe dans un espace particulièrement réduit.

Il se fait aussi que la proportion des voyages de *hub à hub* est plus forte en Europe qu'aux Etats-Unis et que treize de ses grands aéroports réalisant l'essentiel du trafic intra-européen sont saturés ou en passe de le devenir.

Au sein d'une même aire urbaine, les aéroports ne sont pas substituables entre eux.

On rencontre ce dernier problème à un haut degré entre Orly et Roissy-Charles de Gaulle comme dans la région londonnienne où la CAA évoque (§ 117) «*les difficultés rencontrées par les compagnies à maintenir des exploitations commerciales couronnées de succès même sur des aéroports développés de la taille de Gatwick en concurrence avec Heathrow* ».

1. THE GRAVITY OF THE PROBLEM IN EUROPE

Everyone is aware of the urban and environmental constraints that make it difficult for major airports to build new runways and to supply all the terminal space and facilities that airlines need. Providing adequate road and rail service to and from airports is an additional problem.

Everyone is also aware of the high concentration of civil and military aviation activity in the EU's very limited airspace.

It also happens that the proportion of hub-to-hub travel is higher in Europe than in the United States and that 13 of Europe's largest airports, which handle the majority of intra-European traffic, are congested or on the way to being so.

Airports in the same urban area cannot be substituted for each other.

The last problem is acute in the case of Orly and CDG as well as in the London area, where the CAA describes "the difficulties encountered by airlines in sustaining commercially successful operations even at a developed airport the size of Gatwick in competition with Heathrow." (§117)

La CAA rappelle aussi à quel point British Midland tient son succès (§ 32) «de sa présence à Heathrow» du fait que (§ 152) «seul les services basés à Heathrow constituent des concurrents effectifs à des services basés à Heathrow».

Outre ses inconvénients graves pour les usagers, la saturation de Heathrow n'est pas sans présenter des conséquences majeures en ce qui concerne l'équité des conditions de concurrence des compagnies européennes entre elles.

Ceci explique toute l'importance attachée par l'Union européenne à la recherche de solutions techniques pour accroître la capacité de ses infrastructures. Mais peut-on réellement desserrer l'étau ?

2. L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DES INFRASTRUCTURES

2.1. Les aéroports

Il n'existe guère de possibilités techniques pour accroître la capacité des pistes au delà de ce qui résulte des progrès déjà accomplis sur les aéroports les plus saturés.

La limite ultime est en effet fixée par les espacements de sécurité résultant des turbulences de sillage et des vitesses relatives des avions.

En revanche, il n'existe pas de véritables problèmes financiers. On peut même affirmer qu'un aéroport à grand trafic constitue le prototype de l'entreprise monopolistique susceptible d'attirer les capitaux à la recherche des profits les plus assurés et les moins risqués.

Les autorités britanniques qui ont privatisé le dispositif aéroportuaire londonien sont contraintes d'intervenir pour limiter les excès tarifaires d'un tel monopole.

Au train où vont les choses, les grands aéroports pourraient bien devenir les seuls maillons rentables du transport aérien, alors que les marges d'exploitation de la plupart des grandes compagnies aériennes ne permettent même plus de gager leurs investissements, pourtant indispensables à leur développement et à leur modernisation.

The CAA also notes to what extent BMA's success depended on "its presence at Heathrow" (§38), since "only other Heathrow services will provide effective competition to present Heathrow operations". (§152)

Apart from the serious inconvenience it causes users, the congestion at Heathrow also has an impact on the ability to provide equitable competitive conditions for European carriers.

This explains why the EU is attaching such importance to finding technical solutions to increase infrastructure capacity.

But will it really be possible to ease the pressure?

2. INCREASING INFRASTRUCTURE CAPACITY

2.2. The airports

At the most congested airports, there are hardly any technical solutions available for increasing runway capacity beyond what has already been accomplished.

The ultimate limit is in fact determined by the safety intervals required as a result of wake turbulence and the relative speeds of aircraft.

On the other hand, there are no real financial problems either. It can even be said that a heavily-used airport is the prototype of a monopolistic enterprise capable of attracting capital in search of good profits with minimum risk.

After privatizing the London airport system, British authorities must now intervene to rein in the excessive fees charged by such a monopoly.

At the rate things are going, major airports could well become the only profitable components of the air transport industry at a time when the operating margins of most of the Majors no longer allow them even to secure the financing that is indispensable to their development and modernization.

2.2. L'espace aérien

On a entendu dire beaucoup de choses plus ou moins réalistes sur l'espace aérien en Europe, notamment après sa brutale saturation, lorsque toutes les autorités responsables - comme les compagnies elles-mêmes - ont été prises à contrepied par la croissance forte et inattendue des années 1986-90 qui a précédé la récession actuelle (récession d'ailleurs tout aussi imprévue par les uns que par les autres).

Il ne paraît pas inutile de rappeler quelques réalités fondamentales :

a) L'augmentation de la capacité de l'espace en route repose essentiellement sur l'accroissement des effectifs de contrôleurs ; les charges salariales, qui découlent du caractère très fermé et très spécialisé de cette profession, vont en augmentant avec la saturation.

b) Il n'existe, ni aux Etats-Unis ni en Europe, de projets techniques dont la faisabilité ait déjà été démontrée et qui soient susceptibles d'accroître, d'une manière significative, la capacité en route sur les continents à fort trafic, même en supposant les moyens du projet FANS de l'OACI effectivement mis en œuvre. On n'a pas encore assez couramment tiré la conclusion de l'échec cuisant des ambitieux projets de modernisation du système de circulation aérienne en route américain, même si on peut fonder des espoirs à long terme sur l'aboutissement des efforts coordonnés de recherche conduits dans ce domaine en Europe sous l'égide d'Eurocontrol.

c) La capacité ultime de l'espace en route trouvera encore longtemps ses limites dans celles des aptitudes du cerveau humain (cf Réf.8 : «Le Mur de la Capacité») : rien ne permet dès aujourd'hui de penser qu'il existe des moyens susceptibles de permettre à une équipe de contrôle de dépasser le nombre d'avions qu'elle peut actuellement prendre en charge simultanément et qui est le même aux Etats-Unis et en Europe.

d) Bien que, pour l'essentiel, le système européen dispose de matériels et de procédures similaires à celui des Etats-Unis, le degré d'intégration des capacités de contrôle dans l'Union européenne

2.2. The airspace

A lot of things, not all of which are totally accurate, have been said about the EU airspace, especially after congestion suddenly worsened when both aviation officials and the airlines were caught unprepared by the strong growth that neither had anticipated in the years leading up to the present recession (recession as well unanticipated by the ones and the others).

It seems worthwhile recalling a few basic facts:

a) increasing en route capacity depends essentially on augmenting the staff of controllers, whose payroll costs, which are already high due to the closed and specialized nature of their profession, continue to rise as congestion increases;

b) There are not, either in the United States or in Europe, projects of demonstrated technical feasibility that would be capable of significantly increasing en route capacity on continents with heavy traffic, even assuming that ICAO's FANS program is implemented. The bitter lesson of the failure of the large-scale projects for modernizing the en route air traffic system in the United States has not been widely enough understood, even though there is reason to hope that the coordinated research efforts conducted in Europe under the aegis of Eurocontrol may be successful in the long term.

c) Ultimately, the en route capacity of the airspace will still be determined for a long time to come by the capacity of the human mind (see Reference 8, "The Capacity Barrier,"): at present, there is no reason to think that a way will be found to enable an ATC team to handle more aircraft simultaneously than it can today, with that number being the same in the United States as in Europe.

d) Although the equipment and procedures in the European system are, for the most part, similar to those used in the United States, ATC capabilities are not nearly as integrated in Europe as in the USA. Improvements will come with the Community approach to planning and

est loin d'atteindre celui des Etats-Unis ; des améliorations résulteront de l'approche communautaire de sa planification et de son financement (mais le nombre de centres de contrôle ne joue aucun rôle en lui-même dans la saturation).

e) On est en droit d'attendre du Contrôle des Flux de Trafic (ATFM) une appréciable amélioration dans l'emploi des capacités disponibles, voire dans la capacité effective de l'espace, si des algorithmes performants peuvent être imaginés à cet effet.

2.3. Saturation, flexibilité et développement

En conclusion le développement et la flexibilité du transport aérien européen sont irrémédiablement contraints par le manque de capacités aéroportuaires ; il faut aussi s'attendre à ce qu'il soit encore longtemps contraint par la saturation de l'espace aérien.

Les autorités compétentes seront irrémédiablement amenées à veiller d'une manière de plus en plus attentive à l'utilisation parcimonieuse de ces ressources rares, en vue d'en tirer le meilleur parti pour le consommateur, mais aussi pour assurer le développement harmonieux du transport aérien européen dans son ensemble.

Il se pourrait que, dans un avenir proche, la stratégie d'utilisation optimale de ces infrastructures joue un rôle déterminant dans l'aptitude du transport aérien à soutenir la concurrence des voies terrestres au sein du marché intérieur européen.

3. SATURATION ET CONCURRENCE : LE CERCLE VICIEUX

L'expérience montre que l'accroissement de la pression concurrentielle tend à augmenter corrélativement la saturation des infrastructures par le jeu de nombreux processus cumulatifs :

a) L'appropriation des capacités aéroportuaires du *hub* sur lequel elle est basée ne peut que constituer le souci majeur et justifié de toute grande compagnie et la condition essentielle de ses chances de survie au sein du marché mondialisé.

financing (the number of control centers itself, however, plays no role in the congestion problem;

e) Air Traffic Flow Management (ATFM) can reasonably be expected to bring appreciable improvement to the utilization of available capacity, and even the effective capacity of the airspace if adequate algorithms can be developed for this purpose.

2.3. Congestion, flexibility, and development

In conclusion, the development and flexibility of European air transport are hopelessly constricted by the shortage of airport capacity. It is also to be expected that airspace congestion too will constrict them for a long time to come.

Inevitably, the competent authorities are going to be obliged increasingly to see that these scarce resources are used in an economically-efficient way in order to provide the maximum benefit to consumers as well as to ensure the harmonious development of European air transport as a whole.

In the near future, the strategy for optimally utilizing these infrastructures could be a decisive factor in determining air transport's ability to stand up to the competition from surface transport systems in the internal European market.

3. CONGESTION AND COMPETITION: A VISCIOUS CIRCLE

Experience shows that heightening competitive pressure tends to augment infrastructure congestion through numerous cumulative processes:

a) the allocation of airport capacity at a Major airline's base airport is naturally a vital and justifiable concern to that airline and a basic factor in its chances of survival in a globalized market;

b) L'apparition d'un nouvel entrant sur une ligne entraîne une diminution de la taille de tous les avions qui la dessert et une redondance inutile pour les passagers de vols programmés à la même heure pour la même destination. Il s'ensuit inévitablement une diminution du nombre de **passagers produits par chaque créneau** aéroportuaire et par l'espace aérien disponible.

Il est troublant de constater qu'Orly, siège de l'exploitation d'Air Inter, produit plus de passagers par vol que Roissy-Charles de Gaulle (126,3 passagers par vol contre 92,4 à Roissy).

De même, un créneau sur Paris-Londres produisait en 1990 un tiers de passagers en moins par vol que Paris-Marseille alors que le trafic total est de moitié supérieur, ce qui n'empêchait pas les tarifs sur Londres d'être plus élevés que ceux sur Marseille en dépit d'une concurrence plus ouverte.

Ces effets apparaissent d'une manière flagrante lorsqu'un nouvel entrant est introduit sur une ligne préalablement exploitée en monopole ou en duopole (cf le cas tout récent de Paris-Nice) : pas de baisse des tarifs, augmentation des fréquences et des saturations.

Il existe ainsi un véritable **cercle vicieux** : toute introduction d'un nouvel entrant pour faire pression sur la concurrence a pour effet d'augmenter la saturation des infrastructures, saturation qui contribue à son tour à rendre de plus en plus problématique le développement des jeunes compagnies et *a fortiori* la possibilité d'en accepter de nouvelles.

On est ainsi amené à se demander si on ne risque pas de pratiquer une politique de Gribouille, qui en fin de compte se retournera contre le consommateur.

Par ailleurs, il est de bon ton :

- d'attribuer la saturation des infrastructures à l'incurie supposée des pouvoirs publics et de formuler des espoirs peu réalistes sur les possibilités d'accroissement des capacités tant des aéroports que de l'espace aérien ;
- de s'insurger contre le coût croissant des infrastructures et contre la désorganisation du

*b) any time a new entrant begins operating on a route, it leads to the use of smaller aircraft on that route and a redundancy of flights scheduled for the same time for the same destination. It inevitably follows that a **smaller number of passengers are transported for each time slot** and for the available air-space.*

It is troubling to observe that Orly, the operational base of Air Inter, produces more passengers per flight than Charles de Gaulle (126.3 passengers per flight versus 92.4 at Roissy).

Likewise, in 1990 a time slot for Paris-London was producing one-third fewer passengers per flight than Paris-Marseille even though the total traffic was fifty per cent higher. The more intense competition did not, however, prevent fares to London from being higher than those to Marseille.

These phenomena become blatantly clear when a new entrant begins serving a route formerly operated as a monopoly or duopoly (a recent example is Paris-Nice): fares do not go down, while frequencies and congestion increase.

Thus, a vicious circle is created: when a new airline is allowed to enter a market to stimulate competition, the congestion of infrastructures is aggravated; this congestion, in turn, tends to handicap the development of these young airlines and, of course, to restrict the possibility of introducing others.

One is thus led to ask whether there is not a danger of pursuing a foolhardy policy that ultimately works against the consumer.

It is also considered good form:

- to blame infrastructure congestion on the presumed negligence of government and to express not very realistic hopes that airport and airspace capacity can be expanded;
- to rail against rising infrastructure costs and the disruption of the system by traffic bottlenecks, when the direct costs increase

système par ses encombrements, alors que ces coûts directs augmentent avec l'intensité du trafic que l'on entend pouvoir accepter en heure de pointe et que les coûts indirects croissent rapidement si le trafic accepté dépasse la capacité nominale.

4. COÛTS DIRECTS ET INDIRECTS DE LA CONCURRENCE

4.1. Coûts directs

La limitation du nombre de compagnies sur une ligne paraît naturelle, aussi bien pour la bonne utilisation des infrastructures que pour la saine économie d'exploitation des lignes.

Par exemple, une ligne internationale

de 700 000 passagers par an avec un coefficient moyen de remplissage de 65% peut être exploitée :

a) par une seule compagnie et deux avions de 200 places effectuant chacun quatre allers et retours par jour et se croisant en vol, soit huit départs par jour dans chaque sens ;

b) par deux compagnies (une de chaque Etat) exploitant soit un avion de 200 places mais avec une redondance de départs aux mêmes heures (soit une offre de quatre départs par jour), soit avec la même fréquence pour les usagers mais avec des avions de 100 places ;

c) l'ouverture d'une telle ligne internationale à une deuxième compagnie de chacun des Etats concernés tendrait à faire augmenter le nombre de départs dans les mêmes plages horaires de pointe et à diminuer jusqu'à l'absurde la taille des appareils ;

d) la desserte d'un doublet d'aéroports à l'une des extrémités d'une telle liaison conduirait à l'absurdité économique. Elle ne peut se justifier que par des liaisons de plusieurs millions de passagers par an : seules quelques liaisons européennes avec Londres pourraient autoriser une telle redondance.

Ceci illustre que l'exploitation, même en duopole, n'est pas la solution la plus avantageuse et que l'exploitation à trois, voire quatre compagnies, est ruineuse.

with the additional traffic that one wants to handle at peak hours and the indirect costs shoot up if the traffic exceeds the nominal capacity.

4. COMPETITION'S DIRECT AND INDIRECT COSTS

4.1. Direct costs

Limiting the number of airlines on a given route seems to be the most reasonable approach to ensure both the best utilization of infrastructures and the most economically-efficient operation of the route.

For example, an international route with traffic of 700,000 passengers a year and an average load factor of 0.65 can be operated:

a) by a single airline with two 200-seat aircraft, each making four roundtrips a day flying simultaneously in opposite directions: i.e., eight flights a day in each direction;

b) or by two airlines (one of each State) operating either one 200-seat aircraft each, with four departures a day at the same time for each airline, or with 100-seat aircraft and the same frequency for users as in the preceding case;

c) allowing a second airline from each State to serve an international route such as this would tend to increase the number of departures in peak hours of the day and lead to the use of absurdly small aircraft;

d) serving two airports at one end of this route would be absurd from an economic standpoint. Offering such a large number of flights is only justifiable on routes where there are several million passengers a year, and there are only a few such routes in Europe besides Paris-London.

This shows that operating such a route even as a duopoly is not the most efficient solution, and service by 3 or 4 carriers is disastrous.

This makes it easier to understand the success of a carrier like Southwest Airlines in the United

On comprend mieux ainsi le succès d'une compagnie comme Southwest Airlines aux Etats-Unis qui s'installe sur des liaisons dont elle peut satisfaire à elle seule toute la demande, ou les tarifs relativement peu élevés d'une compagnie comme Air Inter exploitant en monopole concédé par l'Etat.

Par ailleurs, les coûts d'infrastructure deviennent d'autant moins négligeables pour le consommateur que le coût marginal d'accroissement de la capacité à l'heure de pointe est particulièrement onéreux.

Si cela est vrai pour les aéroports, cela l'est sans doute encore plus pour l'espace aérien : le coût du contrôle de la circulation en route a augmenté, en écus constants et en quatre ans, de 38% en France, de 100% au Royaume-uni et de 55% en Allemagne ou en Suisse. Ce coût marginal ne va pas manquer de s'accroître encore au fur et à mesure que l'on mettra en œuvre des matériels spécialisés de plus en plus sophistiqués et onéreux qui n'auront qu'un impact limité sur la capacité.

Par ailleurs le contrôle centralisé des flux de trafic (CFMU) en cours de mise en œuvre ne sera pas gratuit ni en coût direct, ni par les contraintes qu'il imposera au départ et à la trajectoire des vols.

On ne saurait à la fois exiger un accroissement rapide de l'offre et s'indigner de l'augmentation corrélative des charges.

4.2. Coûts indirects

A ces surcoûts directs d'infrastructure s'ajoutent les surcoûts d'exploitation qui résultent de leur saturation : retards, désorganisation, mauvaise utilisation des moyens notamment des avions, des pilotes et des infrastructures d'accueil, préjudice d'image, etc.

Le consommateur n'est pas directement conscient de ces derniers surcoûts.

En revanche, il perçoit immédiatement les conséquences pour lui-même de la saturation : marges qu'il doit prendre aussi bien pour accéder à l'aéroport que pour agencer ses rendez-vous en fonction de l'incertitude sur les heures d'arrivée réelles, tension nerveuse et service rendu insatisfaisant, correspondances ou rendez-vous manqués, etc.

States, which has chosen to serve routes on which it can satisfy all the demand by itself, or the relatively low fares of an airline like Air Inter operating with a government-granted monopoly.

Moreover, the user feels the burden of infrastructure costs to an increasing extent as the marginal cost of increasing peak-hour capacity gets higher.

If this is true with respect to airports, it is even more so with respect to the airspace: the cost of en route air traffic control has risen, in constant ecus, by 38% in France, 100% in the UK, and 55% in Germany and Switzerland in four years. This marginal cost will inevitably go up as more costly, technologically-advanced equipment is introduced into the system with limited impact on capacity.

Also, the centralized system for managing traffic flows (CFMU) that is now being set up will not be free in terms either of direct costs or the cost of the restrictions it will impose for departures and flight trajectories.

One cannot demand that peak-hour capacities expand rapidly and at the same time complain about the higher charges that this expansion brings.

4.2. Indirect costs

Coming on top of these higher direct infrastructure costs are the higher airline operating costs that stem from this congestion: delays, disorganization, poor equipment utilization (notably of aircraft, pilots, and passenger service infrastructures), damage to the airlines' image, and so on.

The consumer is not directly aware of the last-mentioned surplus costs.

On the other hand, he immediately perceives the consequences of congestion for him: the need to leave for the airport earlier and to schedule meetings to allow for uncertain arrival times, nervous tension and poor service, missed connections or meetings.

La gravité de ces contraintes est de nature, si on n'y prend pas garde, à affecter gravement les conditions de la concurrence au sein du marché intérieur européen entre la voie aérienne et les voies terrestres, voire à asphyxier progressivement le transport aérien.

Qu'en sera-t-il quand le trafic aérien aura doublé... si même il peut le faire effectivement en dépit de ces contraintes croissantes ? On est en droit de se poser la question après avoir constaté que, depuis la libéralisation du transport aérien, la tendance à l'augmentation régulière de la taille des avions en Europe s'est inversée en dépit de la poursuite de la croissance.

5. COÛTS ET TARIFS

En revanche la concurrence incite à la rigueur de l'exploitation.

Le bilan reste à faire entre les gains de productivité susceptibles de résulter de l'émulation par la concurrence accrue sur le marché intérieur européen et les surcoûts directs et indirects qui en ont par ailleurs résulté.

Les autorités responsables de la régulation du transport au sein du marché intérieur européen n'ont pas encore procédé aux enquêtes susceptibles d'établir le bilan des effets de la politique suivie. Un ensemble cohérent de faits laissent penser que ce bilan serait loin d'être aussi favorable au consommateur qu'elles l'espéraient :

- l'étude de la CAA reconnaît que les tarifs des lignes intérieures européennes n'ont guère baissé du fait des nouveaux entrants et que les lignes de cabotage encore exploitées en monopole parviennent à pratiquer des tarifs inférieurs à ceux des lignes similaires où la concurrence a été imposée ;
- l'introduction de la concurrence sur la ligne Paris-Nice n'a pas eu d'influence sur les tarifs alors que les deux compagnies qui la desservent affichent des pertes d'exploitation et que le degré de saturation d'Orly s'en est trouvé accru ;
- les tarifs pratiqués par une tierce compagnie sur une ligne précédemment exploitée en duopole semble laisser de glace les deux exploitants

If heed is not taken, these problems are important enough to seriously affect the competition in the EU internal market between air and surface transport and even gradually to suffocate air transport.

What will the situation be when air traffic has doubled... if it can in fact double in the face of the mounting obstacles? It is reasonable to ask the question after observing that, since air transport was liberalized, the former steady trend toward using larger aircraft has reversed even though growth has continued.

5. COSTS AND FARES

Competition is, however, a stimulus to more efficient operation.

The balance sheet has not yet been drawn up to compare, on the one hand, the airline productivity gains that may have resulted from the need to keep pace with rivals in a more competitive internal European market and, on the other, the additional direct and indirect costs this competition has generated.

The officials responsible for regulating transport in the European internal market have not yet done studies to evaluate the effects of the policy being implemented. A coherent body of facts suggests that the bottom line of this assessment would not be nearly as favorable to consumers as these officials had hoped:

- *the CAA study acknowledges that fares on internal European routes have gone down hardly at all as a result of new entrant activity and that, on cabotage routes still operated in monopoly conditions, fares are lower than on similar routes where competition has been imposed;*
- *the introduction of competition on the Paris-Nice route did not impact fares, while the two carriers serving it are recording operating losses and the congestion at Orly has increased;*
- *the fares charged by a third carrier on a route that was previously a duopoly do not appear to have any impact on the original two*

principaux précédemment installés qui semblent continuer à pratiquer des tarifs d'apparence aussi coordonnés que par le passé ; seul un nouvel entrant a réussi à conquérir un part de marché supérieure à 10% sur une ligne comme Paris-Londres, de sorte que les tarifs plus bas qu'il pratique n'affectent guère le tarif moyen sur la ligne et que ce dernier n'est pas particulièrement avantageux en dépit de cette concurrence ;

- on ne peut qu'être frappé par le fait qu'un si piètre résultat pour le consommateur soit payé par ailleurs d'un si fort prix. L'exemple de British Midland, seule compagnie nouvelle relativement importante ayant réussi jusqu'à ce jour à survivre et à rester indépendante, est particulièrement éloquent : cette compagnie à elle seule occupe 13,4% des créneaux aéroportuaires de Heathrow (source CAA), soit près de 35% de ceux que British Airways occupe pour l'ensemble de son exploitation européenne et mondiale et presque autant que Lufthansa, KLM, Air France, Alitalia et Iberia réunis (14,9%).

Pour des lignes de même nature, l'exemple préalable américain montre qu'il n'y avait sans doute pas lieu d'attendre de résultats plus positifs d'une politique volontariste - mais contrainte par la saturation des infrastructures - que du laisser-faire pratiqué outre-Atlantique.

Il serait souhaitable que les autorités européennes compétentes s'attachent à établir un bilan quantitatif de l'intérêt réel pour le consommateur qui a résulté jusqu'à ce jour de la politique suivie.

Au vu des analyses qui précèdent et faute d'une enquête officielle exhaustive, on est en droit de se demander si des résultats plus satisfaisants n'auraient pas pu être obtenus si les autorités européennes s'étaient contentées de surveiller les tarifs intra-européens pratiqués par les compagnies installées et de n'intervenir qu'en cas de tarifs trop élevés découlant manifestement d'un abus de position dominante. De telles interventions auraient été plus aisées à mener que la répression bien hypothétique de tarifs de *dumping* éventuels.

Par ailleurs, il ne saurait être réaliste d'invoquer l'impact de la concurrence de nouvelles petites compagnies court-courrier sur les coûts des

operators: they continue to charge fares that appear to be aligned as in the past. Only one new entrant has managed to capture a market share larger than 10% on a route like Paris-London, so that the new entrants' lower fares have hardly any effect on the average fare on the routes and the average fare is not particularly low despite this competition;

- *one cannot help but be struck by the fact that such meager results for the consumer are obtained at such a high price. The example of BMA, until now the only relatively large newcomer to survive and remain independent, speaks for itself. This airline alone occupies 13.4% of the airport slots at Heathrow, or nearly 35% as many as BA for all its European and global operations and nearly as many as Lufthansa, KLM, Air France, Alitalia, and Iberia combined (14.9%; source: CAA)*

For routes of this type, earlier experience in the USA had shown that there was probably no reason to expect more positive results from a directive policy that was constrained by infrastructure congestion than from the laissez-faire policy adopted on the other side of the Atlantic.

The competent European authorities should make an effort to draw up a quantitative balance sheet of the real benefit to consumers that the policy now being pursued has brought until today.

In view of the preceding analyses, and lacking a comprehensive official survey, one is justified in asking whether more satisfactory results could not have been obtained if European authorities had simply kept an eye on the intra-European fares charged by the carriers already present and had intervened only if fares were raised excessively in a clear case of abuse of dominant position. Such intervention would have been much easier than the highly-uncertain enforcement of the ban on dumping.

There is also no reason to invoke the impact of competition from the small, short-haul startup carriers on the costs of the incumbent Majors.

grandes compagnies installées ; cet impact est évidemment négligeable devant celui de la concurrence mondiale sur les réseaux long-courrier qui exerce désormais sur elles une pression qu'on ne saurait qualifier d'insuffisante puisqu'elle en arrive à destabiliser la plupart d'entre elles.

This impact is obviously negligible in comparison with that exerted by the global competition in the long-haul markets, which is now placing pressure on the Majors that appears to be more than adequate, since most of them are being destabilizing by it.