MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES

MEMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

EN VUE DE L'OBTENTION DUDIPLÔME DE MASTER ES SCIENCES COMMERCIALES

OPTION : FINANCE

Thème

La crise financière de 2007-2008

(L'impacte de la crise sur le secteur du transport aérien européen)

Réalisé par :

Mr. BERKANI Aguellid

Encadreur :

Mr. HEBIB Mohamed Oukaci

3ème Promotion

Année universitaire 2016/2017

Remerciements

Je souhaite adresser ici mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide et leur encouragement pendant la rédaction de ce travail de mémoire.

Mes remerciements vont d'abord à mon promoteur Mr. HEBIB pour ses conseils et sa sympathie.

Nos vifs remerciements s'adressent à Mr. ZERKHEFAOUI pour son aide précieuse et ses conseils.

Dédicaces

A Mes très chers Parents **Ammar et Nadia** : Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours pour vous. Rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être. Ce travail et le fruit de vos sacrifices que vous avez consentis pour mon éducation et ma formation tout au long de ces années.

Ma sœur ainée **Lydia** et mon frère cadet **Karim** pour qui je porte un amour incommensurable, qui sont des exemples de détermination, rigueur, sagesse et folie.

Pour mon amie **Sarah** qui a toujours crue en moi, et qui m'a aidé pour la rédaction de ce travail.

A tous mes amis et a mes colocataires qui, sans eux je ne serais jamais arrivé la ou j'en suis actuellement.

Un profond merci

Sommaire

Introduction générale :.....**01**

Chapitre I : la crise financière de 2007……**04**

Section 1 : Définition de la crise et rappelle sur les crises financières dans le monde a travers le temps. **……05**

Section 2 : La crise financière de 2007 en particulier…**……09**

Section3 : Gestion de la crise financière au niveau de l'Union Européenne..**16**

Chapitre II : le secteur du transport aérien européen………**24**

Section 1 : Structure du secteur du transport aérien. **…….25**

Section 2 : les Tendances passées du secteur. **.....30**

Section 3 : les Tendances actuelles du secteur…**……42**

Chapitre III : l'impact de la crise financière sur le secteur du transport aérien. ……..48

Section 1 : Conséquences de la crise sur le plan économique. **……49**

Section2 : Conséquences de la crise sur le plan des ressources financières et humaines. **…….56**

Section 3 : L'impact sur le marché du transport aérien. **…….58**

Conclusion générale : …….62

Bibliographie :

Annexes :

Table des matières :

Introduction générale :

La crise financière qui a secoué l'économie mondiale dès l'été 2007 est la pire que l'Union européenne ait connue depuis sa création, et elle aurait même pu menacer son existence. Cette crise à l'échelle mondiale a eu des conséquences dramatiques non seulement pour l'UE mais pour la majorité de ses partenaires financiers (les États-Unis, la Chine, le Japon, l'Inde), ainsi que pour les pays se trouvant dans son voisinage proche (à l'Est, au Moyen-Orient ou en Afrique). Elle a mis en exergue à la fois la nécessité et les limites de l'action européenne commune ainsi que la faiblesse des réglementations existantes. Elle a aussi à nouveau ouvert le débat sur le rôle que les pouvoirs publics ont à jouer dans l'économie.

En outre, la crise a remis en question la capacité des marchés à s'autoréguler et a souligné la nécessité de se doter d'un cadre juridique adéquat, y compris au plan européen et international, d'une part pour limiter la durée et l'ampleur de la récession, et d'autre part pour réduire la fréquence et la profondeur des crises futures. Il est important de s'intéresser à ceci car les crises s'avèrent extrêmement coûteuses pour les économies qu'elles touchent en termes des dépenses publiques substantielles qu'elles imposent, mais aussi en termes de coûts sociaux très importants.

A fin d'illustre au mieux les effets de la crise financière nous avons axé notre travail sur le secteur des transports aérien européen.

L'économie du transport, et plus particulièrement celle du transport aérien, peut être considérée comme le laboratoire de l'activité économique. Le caractère induit du transport est évident. Une augmentation de l'activité économique, de la production industrielle et des relations commerciales entraine inévitablement une augmentation des besoins en matière de transport. Une baisse des mêmes paramètres entrainera une baisse de la demande en termes de transport au sein de secteur du transport, le transport aérien parait plus sensible que les autres modes de transport. Le système européen de transport aérien est devenu un élément économique très important pour l'union européenne.

Objectifs de l'étude et problématique:

La question qui se pose est de savoir comment la croissance économique et le commerce international vont évoluer a la lumière de la crise financière ayant récemment frappé le monde économique ? Autrement dit :

Erreur ! Signet non défini.

Il est toutefois très sensible a et dépendant de l'évolution économique d'autre secteurs. Fin 2008, la crise financière mondiale était peu à peu devenue une crise économique globale. Parallèlement, les conséquences de cette crise pour le transport aérien étaient devenues bien visibles particulièrement par ce constat :

Baisse importante de la demande en transport en raison de la baisse du nombre des passagers et de la réduction des quantités de marchandises transportées ;

Réduction importante de l'offre (par ex : sous l'effet des faillites et des diminutions des rotations) ;

Modification des flux de transport (par ex : en raison des fusions de lignes) ;

Baisse des bénéfices des entreprises et une détérioration de la situation financière de ces dernières ;

Nous nous sommes aussi attelés a analyser au mieux les comportements de l'union européenne face a cette crise et les solutions qu'elle a pu apporter ou proposer.

Méthodologie de recherche et sources d'informations :

Compte tenu de l'aspect macro-économique de notre sujet de recherche nous n'avons pas fait d'étude sur le terrain mais avons basé notre travail sur étude documentaire.

La bibliographie de ce travail de recherche est surtout composée par des textes de droit communautaire. En font partie les textes juridiquement contraignants ainsi que les mesures dites de « droit mou » (*soft law*) qui sont plus ou moins contraignantes pour les États membres, il s'agit notamment ici des Communications de la Commission européenne. Les ouvrages généraux de droit financier et bancaire de l'Union européenne font également partie de la bibliographie.

Le nombre d'ouvrages traitant du sujet de la crise, un sujet toujours d'actualité, reste restreint, surtout en ce qui concerne l'analyse juridique et non économique. Ce sont donc les articles de presse qui ont pu fournir les nombreuses informations nécessaires pour écrire ce travail de mémoire.

Structure du mémoire :

Ce travail ce subdivise en trois parties :

Le premier chapitre consiste a définir la crise économique avec un petit aperçu sur les nombreuse crises économique et financière que le monde a connu, puis l'analyse de la crise qui a débuté en 2007 en particulier, ses origines, son implication pour l'économie mondiale et la gestion de la crise par l'Union Européenne.

Le deuxième chapitre contient l'analyse de la structure du secteur du transport aérien européen et les tendances passées du secteur en comparaison avec l'économie et le marché international.

Le troisième chapitre (l'étude de cas) est destiné à fournir des informations contextuelles au sujet d'un certain nombre d'éléments essentiels expliquant l'impact de la crise économique sur le secteur européen du transport aérien. Pour commencer, l'impact actuel de la crise économique en terme de transport de fret et de transport de passagers est analysé à l'aide d'un

ensemble d'indicateurs-clés, tels que les données de trafic et de capacité, les données micro- et macroéconomiques ainsi que les chiffres de l'emploi. Ensuite, nous allons décrire des scénarios possibles de développement à moyen terme pour le secteur du transport aérien en relation avec les prévisions d'évolution de l'économie générale. Enfin, nous verrons une série de solutions pour les décideurs européens sur la manière dont la politique de l'Union peut contribuer à réduire l'impact de la crise économique sur le secteur du transport aérien.

Chapitre I : la crise financière de 2007 a 2010.

Introduction :

. La crise financière de 2007-2008 est une crise financière marquer pas une crise de liquidité et parfois par des crises de solvabilité tant au niveau des banques que les états, et une raréfaction du crédit aux entreprises. Amorcée en juillet 2007, elle trouve son origine dans le dégonflement de bulles de prix (dont la bulle immobilière américaine des années 2000) et les pertes importantes des établissements financiers provoqués par la crise des subprimes. Elle s'inscrit dans le cadre de la < grande récession> amorcée en 2008 et dont les effets se font sentir au-delà de 2010.

La crise financière de l'automne 2008 amplifie le mouvement et provoque une chute des cours des marchés boursiers et la faillite de plusieurs établissements financiers. Pour éviter une crise systématique, les Etats doivent intervenir et sauver de nombreuses banques ce qui provoquera une crise de la dette publique en Islande d'abord puis en Irlande. Par ailleurs, elle provoque une récession touchant l'ensemble de la planète. Les finances publiques ont été lourdement sollicitées pour résoudre cette crise. le déficit public s'est creusé dans de nombreux pays, après un recul du produit intérieur brut mondial de 2,2% en 2009.

Sérieusement affectées par leurs erreurs de gestion, les banques françaises sont conduites a une restructuration notable, avec l'aide financière de l'Etat.

Cette crise provoque un mouvement en faveur d'une meilleure régulation du système bancaire et financier. Aux Etats-Unis, sous la pression de l'opinion publique et d'experts tels que Paul volker est adoptée la règle volker destinée a évité qu'une crise du même type ne se reproduise. Il est douteux que les mesures adoptées aient amélioré la sécurité bancaire collective, notamment dans l'Union européenne.

Section 1 : définition de la crise et rappelles sur les crises financières dans le monde a travers l'histoire.

1. Définition de la crise :

Bien évidemment, il sera utile pour cette étude de définir la crise financière, malgré que, comme l'a remarqué l'économiste américain Raymond Goldsmith, cette définition soit du même genre qu'une belle femme ; difficile à définir, mais facilement reconnaissable une fois rencontrée. Les crises financières peuvent être très diverses suivant les types de marchés ou les institutions financières qu'elles frappent. Ainsi il y a des crises bancaires, immobilières, boursières, de change, de la dette souveraine et de nombreuses autres[1]. L'historien de l'économie, Charles P. Kindleberger, dans son célèbre ouvrage *Manias, panics and crashes:a*

[1] Robert BOYER (et al.), *Les crises financières : rapport*, Paris, La Documentation française, 2004, p. 13.

history of financial crises, définit la crise financière comme une brève mais forte détérioration subite de tous ou plusieurs indicateurs financiers[2]. Dans le cas de la crise bancaire (un type de crise financière), ce sont les banques qui subissent une telle détérioration. La crise systémique est une forme paroxystique de la crise financière, elle « peut avoir pour origine un choc microéconomique (la faillite d'une institution financière) ou macroéconomique (le défaut de ménages pauvres) qui se propage à une partie importante du système financier avec une transmission au secteur réel de l'économie »[3] et de ce fait elle met en cause la stabilité du système financier global.

2. Rappel sur les crises financières dans le monde à travers l'histoire.

2.1. La tulipmanie, 1636

La Tulipmanie, qui affecta les Pays-Bas au milieu du 17ème siècle est le nom de la première bulle spéculative de l'histoire. La spéculation était fondée sur le commerce de la tulipe dont les prix atteignirent des sommets, avant de s'effondrer. La tulipe, introduite en Europe au milieu du 16ème siècle grâce à l'empire Ottomane, a connu une forte popularité dans les Pays-Bas, stimulé par la concurrence entre les membres des classes supérieures en possession des plus rares tulipes. Aussitôt, la tulipe hollandaise a eu une grande fascination jusqu'à envahir les œuvres d'art de l'époque devenant ainsi un article de luxe convoité et un signe de richesse. La demande des bulbes de tulipes a atteint le sommet à un point que des prix pharamineux ont été accusés pour un seul bulbe, c'est ce qui sera à l'origine de la première bulle spéculative de l'histoire de la finance et souvent citée comme un exemple de spéculation financière d'où le nom de Tulipmanie (*Tulipmania*).

2.2. La grande dépression de 1929 a 1933

La grande dépression de 1929 à 1933 a été de loin la plus sévère contraction du cycle économique dans l'histoire des Etats-Unis. Bien que nettement plus prolongé aux États-Unis que dans la plupart des d'autres pays, elle a été portée dans le monde entier et se classe comme une contraction internationale la plus grave et la plus largement diffusés des temps modernes.

En 1922, à la suite de la première guerre mondiale, les Etats-Unis connurent une remarquable prospérité économique. Cette prospérité s'appuyait sur une productivité croissante qui alimentait une hausse de salaires et du pouvoir d'achat qui, elle, renforçait la consommation des ménages américains qui ont retrouvé une impression de bien-être qui semblait être permanant. Toutefois, l'arrivée d'une simple journée à Wall Street a bouleversé l'économie américaine et a provoqué la plus grave crise économique de l'histoire.

Les cours des actions ont enregistré une montée en puissance suite à la formation d'une bulle spéculative, qui s'est amplifiée par le nouveau système d'achat à crédit d'actions, qui depuis 1926 est autorisé à Wall Street. Les investisseurs pouvaient ainsi acheter des titres avec une couverture de seulement 10 %. Le taux d'emprunt dépendait du taux d'intérêt à court terme et

[2] Charles Poor KINDLEBERGER, *Manias, panics and crashes: a history of financial crises*, *op. cit.*, 1989, p. 6.
[3] Christophe BOUCHER, Hélène RAYMOND, « Les crises bancaires et financières » in Christian DE BOISSIEU (sous la dir. de), *Les systèmes financiers : mutations, crises et régulation*, 3e éd., Paris, Economica, 2009, p. 90.

la pérennité du système a été celée à la différence entre le taux d'appréciation des actions et le taux d'emprunt.

En septembre 1929, les cours des actions atteignaient leur plus haut niveau historique qui ne pourrait pas être justifiées par des anticipations raisonnables de revenus futurs. Par conséquent, la hausse des taux d'intérêt et la stagnation des cours des actions ont conduit progressivement à la baisse des cours en octobre 1929, qui ont rendu le remboursement des intérêts supérieur aux gains boursiers, ceci a contraint certains investisseurs à liquider leurs actions, ce qui a déclenché une réaction en chaîne traduite par une amplification de vente de titres qui a débuté le *jeudi noir* du 24 Octobre, 1929, ce jour- là, 13 millions d'actions ont été rapidement vendues par des investisseurs qui ont perdu confiance dans l'économie américaine en succombant à la panique.

Ce climat général d'incertitude a entraîné une baisse drastique de la production, une hausse chômage, une déflation aiguë dans presque tous les pays du globe ce qui a conduit a des crises bancaires et économiques sans précédant.

Novembre 1930 a marqué le début de la première crise bancaire américaine, lorsque 256 banques s'effondrèrent; la contagion s'est propagée à toute l'Amérique, avec plus de 352 faillites de banques en décembre.

Du "jeudi noir" à la seconde guerre mondiale, la débâcle s'est propagée dans le monde. Au cours d'une récession de dix longues années, les pays les plus concernés connaîtront d'importants bouleversements sociaux et politiques. Friedman et Schwartz ont fait valoir qu'une mauvaise qualité de prêts et d'autres mauvais investissements ont été la principale cause de faillite bancaire en octobre 1930, mais plus tard, les faillites sont dues en grande partie aux ruées bancaires, ce qui a obligé les banques à céder leurs actifs avec une large réduction.

Après avoir traversé difficilement la période de 1931 à 1932, le système financier américain toucha le fond en mars 1933. Cette situation économique déplorable depuis le crach de 1929, le chômage et les faillites, a suscité l'intervention de l'Etat sous la présidence de Franklin D. Roosevelt, nouvellement élu, qui mettra, aussitôt, en place un plan de relance appelé le *New Deal* (la nouvelle donne), qui désigna toutes les mesures économiques et sociales prises aux États-Unis entre 1933 et 1939, pour remédier aux effets dévastateurs de cette crise avec des mesures telles que la réforme du système bancaire, l'abandon de l'étalon d'or, la dévaluation du dollar, la limitation volontaire de la production agricole et le lancement de grands travaux. Ca plan marqua non seulement le début de la reprise économique et financière, mais aussi l'introduction d'une intervention gouvernementale massive dans tous les domaines du système financier.

2.3. La crise scandinave de 1990 a 1992

La Norvège, la Finlande et la Suède ont connu au début des années 80 une phase d'expansion-contraction de l'activité économique qui a conduit à des crises bancaires à la fin de 1980 et au début de l'année 1990. Avant le début de la crise, les taux de croissance réels du PIB de ces pays étaient constants, entre 4% et 6% en moyenne pour chaque pays, et les taux d'intérêt y étaient faibles voire négatifs sur certaines années. L'expansion du crédit a été réglementée par les gouvernements puis déréglementée vers la première moitié de l'année 1980. Cette levée de restrictions qui portait sur le rationnement de crédit et de contrôle des prises de risque a permis aux banques de prêter davantage déclenchant ainsi un boom du crédit qui a favorisé une montée en flèche des prix de l'immobilier (Sandal, 2004) d'où la formation d'une bulle spéculative.

En conséquence, l'économie s'est ralentie, ce qui a provoqué une série de faillites et des pertes colossales ont été enregistrées pour 75% des banques norvégiennes et suédoises entrainées en grande partie par les prêts consentis aux entreprises ayant auparavant fais faillites (Pesola, 2001). Les situations financières et économiques de ces pays variaient de l'un à l'autre.

2.4. La crise asiatique de 1997 a 1998.

« *Le 2 juillet 1997, quand le baht thaïlandais s'effondra, nulle ne savait qu'il s'agissait du coût d'envoi de la crise économique la plus gigantesque depuis la grande dépression : partie d'Asie, elle allait s'étendre en Russie, en Amérique latine, et menacer le Monde entier* » (Stiglitz, 2002, P.153)

Cette phrase de Joseph Stiglitz montre bien l'ampleur de cette crise qui au départ était considérée comme crise passagère. En effet, c'était une crise structurelle qui sera aggravée par les politiques économiques appliquées et inspirées des institutions de BrettonWoods.

Qu'est ce qui s'est vraiment passé alors? Quelles étaient les principales causes de cette crise ? Les causes de la crise asiatique qui partie de Thaïlande en juillet 1997, touchant successivement la plupart des pays de la région (Philippines, Malaisie, Indonésie, Corée), et dans une moindre mesure, Taiwan, Hong Kong et Singapour sont encore sujettes à débat. Pour certains auteurs l'origine de la crise réside avant tout dans les déséquilibres macroéconomiques et financiers et les déficiences des politiques économiques de ce pays, même si la propagation de la crise et ses conséquences économiques ont été amplifiées par des comportements de panique. D'autres auteurs, tout en reconnaissant les faiblesses de ces économies, insistent avant tout sur le changement de comportement des investisseurs, et sur les politiques fastidieuses menées au début de la crise, tant par le FMI que par les autorités nationales (D. Cohen et R. Portes, 2003).

2.5. La crise argentine, 2001

Le cas de ce pays est très révélateur, car il réuni tous les facteurs déclencheurs d'une crise de troisième génération. Tout comme dans les autres pays, se trouvent au centre du déclenchement de la crise un taux de change fixe devenu progressivement irréaliste et un endettement extérieur insoutenable qu'il s'agisse des emprunts obligatoires du gouvernement, des lignes de crédits interbancaires ou des dettes contractées par les entreprises. La particularité de l'Argentine est le *CurrencyBoard*, un système monétaire gageant chaque *Peso* sur un dollar américain. Dans un tel système, la monnaie locale est aussi bonne que la devise étrangère puisque chaque Peso émis par la Banque centrale correspond à un dollar qu'elle détient en réserve.

Ces mesures, accompagnées d'un programme de privatisation apportent des recettes supplémentaires à l'Etat, connurent un vrai succès jusqu'en 1996. Malheureusement, les évènements qui suivent infligent au système politique argentin des pressions insoutenables.

Quatre choses externes surviennent successivement : les prix des produits primaires exportés par l'Argentine cessent de monter, la croissance américaine fait que le dollar américain s'apprécie par rapport à l'ensemble des monnaies, le coût du capital emprunté par les économies émergentes s'élève à la suite la crise des pays asiatiques. En plus, le Brésil, le premier partenaire commercial de l'Argentine dévalue le Real en 1999.

Le FMI a décidé d'accroître le crédit *stand-by* de l'Argentine de 21,5 milliards de dollars et autorise un tirage immédiat de 6,3milliards de dollars. En décembre 2001, la convertibilité est suspendue, l'Argentine suspend le remboursement de sa dette et le gouvernement doit démissionner. La monnaie est dévaluée quelques semaines plus tard. Comme le suggère Rogoff K., l'économiste en chef de FMI, dans le cas de l'Argentine, le mixage de politique budgétaire, endettement et régime de change ne sont pas soutenable. En maintenant obstinément le système du *CurrencyBoard* durant ces années de récession tout en voulant faire face à ses contraintes de remboursement, le gouvernement fut finalement contraint de contingenter les retraits des dépôts bancaires des particuliers en décembre 2001, provoquant une crise sociale et politique.

Section 2 : la crise financière de 2007-2008.

1. Les origines de la crise

La crise de 2007 fait suite à l'éclatement de la bulle spéculative de l'immobilier. Cette dernière a été largement soutenue par son mode de financement lié à la titrisation du risque ; principe qui consiste à transférer le risque associé à un crédit à plusieurs investisseurs en sortant le crédit du bilan des banques. Le recours massif à cette technique, qui était censée mieux répartir les risques, a accru de manière importante le volume des crédits offerts sur le marché et a finalement fait prendre d'énormes risques aux bailleurs de fonds qui pensaient investir dans des produits « sûrs », puisque notés par les agences de notation en tant que triple A.

Le point suivant traite plus en détail la formation de cette crise.

2. La crise des subprimes

Le terme *subprime* fait référence à un type de prêt hypothécaire dont la qualité de l'emprunteur est considérée comme la plus faible parmi les trois catégories existantes[4] aux États-Unis.

Pour comprendre les origines de la crise des *subprimes*, il faut remonter au début des années 2000. À ce moment, les États-Unis se relèvent de la crise boursière de 2001 et de l'éclatement de la bulle « Internet », et doivent faire face à une période incertaine après les attaques du 11 septembre. Pour soutenir la croissance américaine entrée en récession, la Réserve fédérale (Fed) baisse rapidement et considérablement son taux directeur pour atteindre 1 % en juillet 2003. Ces taux particulièrement bas ont été maintenus pratiquement jusqu'à fin 2004, ce qui représente une période particulièrement longue.

La faiblesse des taux d'intérêts et l'abondance de liquidités ont amené les investisseurs institutionnels à chercher de nouveaux types de placements produisant un rendement plus élevé que de simples obligations, mais avec un risque malgré tout limité. L'ingénierie financière a permis aux banques de proposer une gamme de produits dérivés répondant à ces attentes du marché. La titrisation a alors pris son envol[5]. Cette technique a donné la possibilité à un nombre croissant de personnes d'accéder à la propriété. À ce moment, la volonté

[4] Les autres catégories sont *Alt(ernate)-A* et *prime* (également appelée *A-paper*). Cette dernière étant la moins risquée, alors que la première est considérée comme à risque moyen. Source : Frederic S. MISHKIN (et al.), *Monnaie, banque et marchés financiers*, *op. cit.*, 2010, p. 276.

[5] Selon le rapport de Larosière, l'émission de titres adossés à des actifs (ABS) aux États-Unis est passée de 337 milliards de dollars en 2000 à plus de 1'250 milliards en 2006. Source : Point 10 du Rapport Larosière, 25 février 2009. En ligne : http://ec.europa.eu/internal_market/finances/docs/de_larosiere_report_fr.pdf.

politique était clairement favorable à ce que même les gens les plus pauvres, y compris les NINJA[6], puissent faire l'acquisition d'un bien immobilier.

Cette expansion du crédit a entraîné une augmentation de la demande pour les biens immobiliers, participant ainsi à l'augmentation des prix (jusqu'à l'automne 2006 aux États-Unis et jusqu'en 2008 en Europe[7]) qui a participé à la formation d'une bulle spéculative.

Aux États-Unis, le système de crédit hypothécaire fonctionne selon un modèle où les emprunteurs ne sont pas tenus de rembourser le capital durant la durée de l'emprunt. Ils doivent uniquement payer les intérêts de la dette et ce n'est qu'à l'échéance de leur crédit qu'ils pourront amortir leur dette. Cela signifie qu'ils paieront pendant toute la durée de l'emprunt des intérêts sur la totalité de la somme prêtée. Ce système suppose que les clients des banques se seront suffisamment enrichis pour pouvoir épargner les sommes nécessaires au remboursement du crédit.

Les prêts *subprime* sont souvent accordés à taux variable pour une durée de 30 ans. Après une période initiale de 2 ou 3 ans durant laquelle des taux fixes attractifs sont pratiqués, la *reset period* est atteinte et un taux variable bien moins favorable est appliqué[8]. Ce taux est indexé sur un indice et majoré d'une « prime de risque » élevée. C'est en général à ce moment que les difficultés commencent pour les emprunteurs, et c'est ce qui s'est effectivement passé aux États-Unis à partir de 2005.

Durant les années qui ont précédé la crise, les banques ont eu de plus en plus recours à la titrisation et se sont de moins en moins préoccupées de la gestion de leur risque de crédit, puisque celui-ci était transféré aux investisseurs. Ceci a créé un problème d'aléa moral car les grandes banques ont été amenées à penser que si leur plus mauvais scénario se réalisait, l'État ne les laisserait pas tomber. Un des effets de ce relâchement dans l'évaluation du risque a été que plus aucun apport initial n'était exigé de la part de l'emprunteur lorsque celui-ci souhaitait faire l'acquisition d'un bien immobilier. La réglementation insuffisante du marché hypothécaire américain, résultat de la déréglementation financière, n'a certainement pas aidé à mettre en place les garde-fous qui auraient été nécessaires[9].

Entre 2001 et 2005, le marché des *subprimes* aux États-Unis est passé de 180 milliards de dollars à 625 milliards[10].

Après avoir maintenu le loyer de l'argent à un taux très bas et pendant une période exceptionnellement longue (du début 2002 à l'été 2004, *cf.* Figure 1), la Fed amorce en juin 2004 une remontée de son taux directeur[11], passant de 1 % à 5,25 % en l'espace de deux ans. Cette augmentation du taux a eu des répercussions directes sur le montant des mensualités

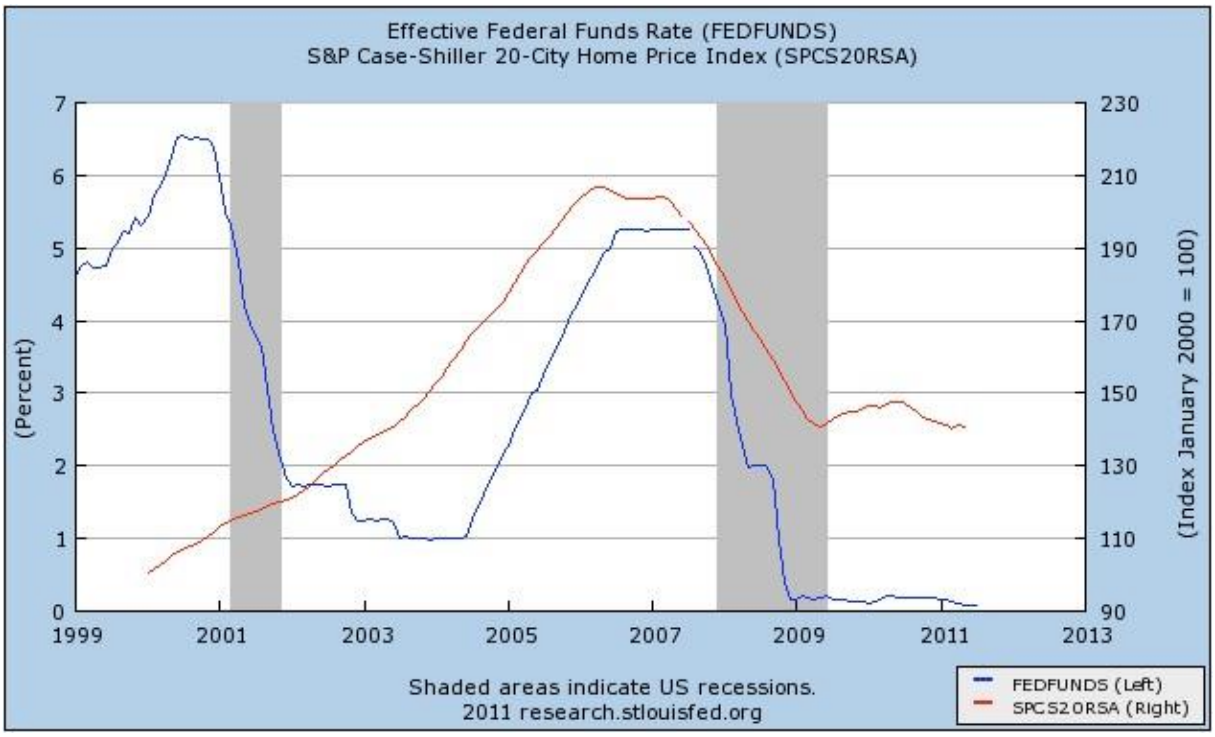
[6] NINJA est l'abréviation de *No income, no job, no assets*.
[7] Michel AGLIETTA, *La crise: Les voies de sortie*, Michalon éditions, Paris, 2010, p. 37.
[8] Bertrand JACQUILLAT, Vivien LÉVY-GARBOUA, *Les 100 mots de la crise financière*, 2e éd., Paris, Presses universitaires de France, 2009, p. 34.
[9] Voir point 17 du Rapport Larosière, 25 février 2009. En ligne : http://ec.europa.eu/internal_market/finances/docs/de_larosiere_report_fr.pdf.
[10] *Ibid.*, point 8.
[11] Board of Governors of the Federal Reserve System: http://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/openmarket.htm#2007.

dues par les débiteurs après la période du *reset*, conduisant les plus fragiles d'entre eux à un défaut de paiement.

Au printemps 2006, alors que les taux d'intérêt sont encore en train de monter, les prix de l'immobilier se stabilisent puis se mettent à baisser. Malgré ce contexte, les crédits *subprime* continuent à être massivement accordés et les produits dérivés issus de leur titrisation continuent d'être notés par les agences de notation comme très sûrs jusqu'au printemps 2007[12].

C'est avec l'éclatement de la bulle spéculative de l'immobilier que la crise des *subprimes* va se déclencher de manière abrupte. Les défauts de paiements vont se succéder[13] ce qui va conduire les investisseurs à se retirer du marché des produits dérivés, contribuant ainsi à alimenter la chute de leur valeur et à raréfier leurs échanges.

Figure 1 : taux directeurs US[14] et indice des prix de l'immobilier[15]



[12] Michel AGLIETTA, *La crise : Les voies de sortie*, *op. cit.*, 2010, p. 39.

[13] Le taux de défaillance a pu atteindre 20 %. Source : Bertrand JACQUILLAT, Vivien LÉVY-GARBOUA, *Les 100 mots de la crise financière*, *op. cit.*, 2009, p. 35.

[14] Le *federal funds effective rate*correspond au taux d'intérêt moyen pondéré auquel les institutions de dépôt se prêtent des fonds. La banque centrale des États-Unis parvient à faire converger ce taux vers son taux directeur (*federal funds target rate*) grâce à des opérations d'*open market*qui consistent en l'achat et la vente de bons du Trésor sur le marché interbancaire. En pratique, l'*effective rate* suit donc de très près le *target rate*. Source : Federal Reserve Bank of New York.

[15] Source : Federal Reserve Bank of St. Louis.

Dans ce contexte de baisse importante des prix de l'immobilier (*cf.* Figure 1), les banques n'ont plus été en mesure de vendre les habitations hypothéquées à un montant leur permettant de récupérer les sommes prêtées. L'afflux simultané de biens immobiliers à vendre a définitivement entraîné l'effondrement de ce marché[16] et a mené à la disparition de plusieurs sociétés actives dans le domaine du crédit hypothécaire à risque.

Les prochains points dressent le tableau des principaux éléments ayant participé à la formation et à l'éclatement de cette crise.

2.1. La déréglementation bancaire

L'origine de la déréglementation des marchés remonte au début des années 80, époque où Ronald Reagan et Margaret Thatcher imposent la suppression de certaines contraintes réglementaires[17]. Cette déréglementation s'inscrit dans le mouvement de libéralisation économique qui a pour objectif de supprimer tout obstacle pouvant entraver la concurrence, ainsi que de favoriser le *laisser-faire* économique au travers d'une réduction du contrôle de l'État. L'hypothèse d'efficience des marchés[18], largement acceptée par les milieux financiers, a apporté la caution académique nécessaire pour soutenir les demandes de dérégulation émises par les banques[19]. Or la libéralisation financière, accompagnée d'une insuffisance de supervision bancaire, a rendu les banques plus vulnérables aux chocs macroéconomiques.

La déréglementation bancaire aux États-Unis s'est traduite par l'abrogation du *Glass-Steagall Act* en 1999. La disparition de cette loi a permis aux banques d'investissement d'effectuer des opérations jusque-là restreintes aux banques commerciales (par exemple l'acceptation de dépôts va leur permettre de participer à la création de crédit), et à ces dernières d'émettre et de détenir des valeurs mobilières. L'apparition de banques « universelles »[20] comme Citigroup, UBS et Deutsche Bank ne s'est pas fait attendre.

De surcroît, l'adoption aux États-Unis en 2000 de la *Commodity Futures Modernization Act* (CFMA), a confirmé le refus de donner à la *Commodity Futures Trading Commission*

[16] La perte lors de la revente s'est élevée jusqu'à 40 %. Source : Bertrand JACQUILLAT, Vivien LÉVY-GARBOUA,
Les 100 mots de la crise financière, op. cit., 2009, p. 35.

[17] François NERI, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète,* Lausanne, LEP Loisirs et pédagogie, 2009, p. 13.

[18] L'hypothèse d'efficience des marchés (*efficient market hypothesis* ou EMH) a été développée par le professeur Eugene Fama de l'université de Chicago dans les années 60. Le concept central de l'EMH est que le prix d'un actif financier reflète toutes les informations disponibles qui influencent sa valeur. Ainsi, tout écart par rapport à la valeur d'équilibre ne peut pas durer et de ce fait les bulles ne peuvent pas se former. Voir : Eugene F. FAMA, « Efficient Capital Markets: A Review of Theory and Empirical Work », *The Journal of Finance*, Vol. 25, No. 2, 25 mai 1970, pp. 383-417. En ligne : http://www.jstor.org/stable/2325486. Voir également : AA, « Efficiency and beyond », *The Economist*, 16 juillet 2009. En ligne : http://www.economist.com/node/14030296.

[19] Paul DE GRAUWE, « The Banking Crisis: Causes, Consequences and Remedies », *CEPS Policy brief*, No. 178, novembre 2008, p. 2.

[20] Une banque « universelle » désigne un établissement bancaire qui regroupe les activités traditionnelles de la banque de détail (gestion des dépôts et prêts) ainsi que celles de la banque d'investissement (émissions de titres, courtage). Source : François NERI, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète, op. cit.*, 2009, pp. 14 et 79.

(CFTC)[21] le pouvoir de réglementer le marché d'échange des produits dérivés, en particulier le marché de gré à gré (*over-the-counter* ou OTC). Bien qu'il ne soit pas certain qu'une supervision de ces marchés aurait permis d'observer la formation d'une bulle spéculative et d'anticiper la crise des *subprimes*, une plus grande transparence sur les acteurs impliqués ainsi que sur les volumes échangés aurait vraisemblablement pu contribuer à une gestion plus efficace de la crise[22].

2.2. L'effet de levier

Un facteur supplémentaire ayant également fortement contribué à la crise des *subprimes* réside dans l'emploi d'un effet de levier. Ce mécanisme permet de fortement amplifier le rendement des fonds propres investis en ayant recours à l'emprunt pour financer l'acquisition de titres. Plus la proportion de l'emprunt est importante, meilleur sera le rendement en cas d'évolution favorable du titre. Par contre en cas de baisse du titre, les pertes seront elles aussi très importantes. L'effet de levier provient du fait qu'uniquement une faible quantité de dépôts est exigée.

Dans le cas de figure où le marché baisse et que la valorisation (*mark-to-market*[23]) des titres détenus engendre une perte potentielle supérieure au dépôt initial, la banque prêteuse va effectuer un appel de marge (*margin call*) afin de reconstituer son coussin de sécurité. En pratique, cela signifie que lorsque le montant des dépôts effectués par l'emprunteur ne suffit plus à couvrir la perte enregistrée par les titres déposés en garantie, le prêteur va exiger de l'emprunteur qu'il augmente la somme en dépôt d'un montant au moins équivalent à la perte enregistrée.

Le recours à des effets de levier trop importants a mené à la chute de plusieurs *hedge fund* au début de la crise des *subprimes*, lorsque le marché s'est retourné et que la valeur des actifs titrisés s'est mise à baisser. La chute de la banque Bear Stearns a d'ailleurs été initiée suite à la faillite de deux de ses *hedge funds* ayant largement utilisé ces techniques[24].

[21] La *Commodity Futures Trading Commission* (CFTC) est une agence indépendante, fondée en 1974 par le Congrès américain, dont le mandat est de réglementer les marchés à terme et d'options aux États-Unis. Source : http://www.cftc.gov.

[22] La Fed n'a par exemple pas pu anticiper que la faillite de la banque Lehman Brothers allait mettre en difficulté des fonds commun de placements. Source : Michel AGLIETTA, *La crise : Les voies de sortie*, *op. cit.*, 2010, pp. 66, 67 et101.

[23] La valeur de l'actif va correspondre au prix auquel il peut être vendu sur le marché.

[24] François NERI, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète*, op. cit., 2009, p.

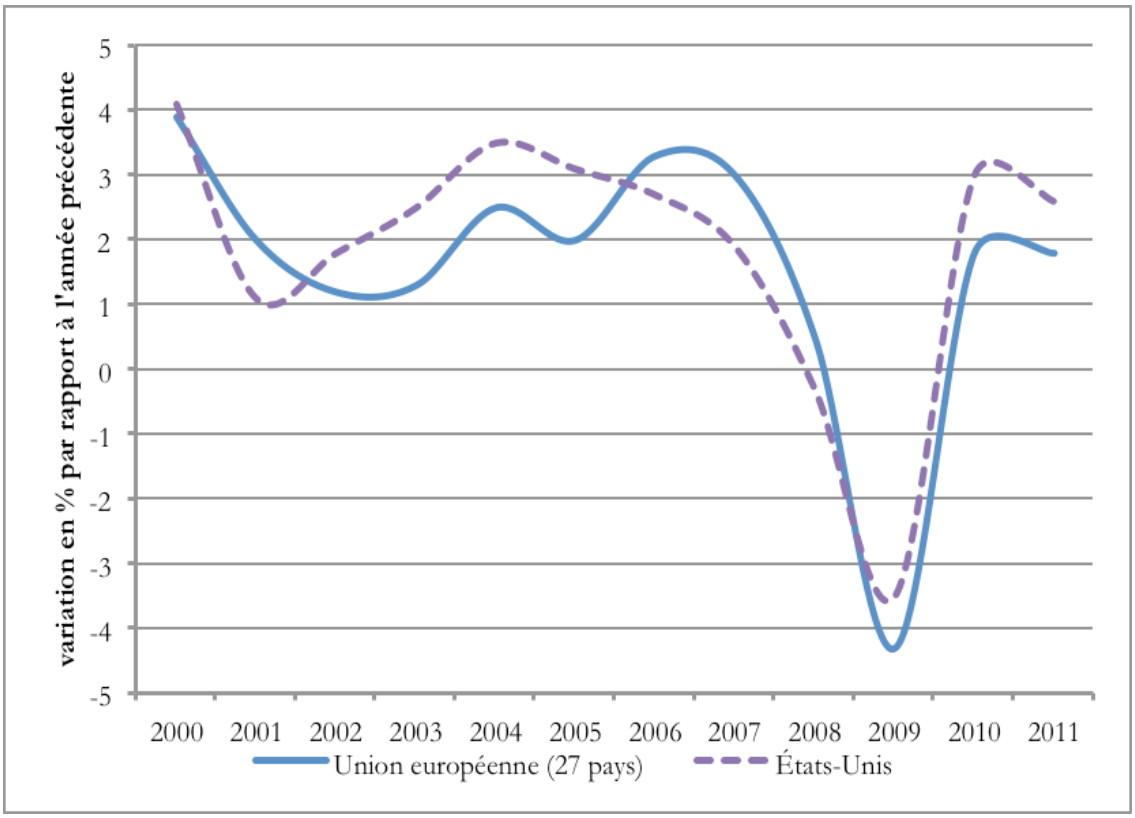
3. Implications pour l'économie mondiale

3.1. Récession

Les conséquences de cette crise se sont rapidement fait ressentir sur l'économie réelle. En effet, la baisse de valeur des actifs mobiliers et immobiliers a amené les ménages à réduire leur consommation et à épargner davantage[25]. De la même manière, les chefs d'entreprise ont eu tendance à réduire leurs investissements en raison des doutes planant sur leurs perspectives de croissance. De plus, les difficultés rencontrées par les banques vont les amener à renforcer les conditions d'octroi de prêts. Ces différents éléments vont contribuer à une baisse de la croissance et à faire entrer en récession en 2008 les États-Unis, puis l'Europe (*cf.* Figure 2).

Pour contrer les effets de la crise sur l'économie, les États et leur Banque centrale vont coordonner la mise sur pied de plans de relance reposant essentiellement sur trois axes. Tout d'abord, les taux directeurs vont être très fortement baissés pour faciliter le crédit. Ensuite, la fiscalité est revue pour augmenter le pouvoir d'achat des ménages et encourager la consommation. Finalement, des programmes d'investissement à long terme (infrastructures, recherche et éducation) sont mis en place pour tenter de limiter l'aggravation du chômage.

Figure 2 : taux de croissance du PIB réel[26]



[25] François NERI, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète, op. cit.*, 2009, p. 112.
[26] Source : Eurostat.

Ces mesures vont conduire la plupart des gouvernements à s'endetter fortement et à émettre des obligations pour se financer.

3.2. Crise de la dette souveraine

Afin de financer les différentes mesures entreprises pour soutenir l'économie, les États vont lourdement s'endetter. Ceci dit, cet accroissement de la dette devra bien être réduit à moyen terme pour éviter de devoir recourir de manière trop importante à l'emprunt pour financer les intérêts de la dette et autres charges courantes. Pour atteindre cet objectif, les gouvernements qui se sont le plus endettés vont devoir identifier de nouvelles sources de revenu et surtout réduire leurs dépenses structurelles. L'incapacité à atteindre ces buts sera perçue par les marchés comme un signe négatif qui de surcroît participera à augmenter leur méfiance vis-à-vis de ces États, ce qui aura également pour conséquence d'élever les taux d'intérêt auxquels ils se financent, ajoutant ainsi de nouvelles difficultés à la sortie de crise.

La prochaine section aborde plus en détail les questions relatives à la politique monétaire de la Banque centrale européenne et au soutien budgétaire apporté par les États membres de l'UE.

Section 3 : Gestion de la crise financière au niveau de l'Union Européenne.

Au début de la crise, les gouvernements européens se sont surtout concentrés sur les réponses au plan national. Il paraît assez évident qu'une réponse coordonnée aurait été beaucoup plus appropriée pour gérer une crise globale d'une telle ampleur dans une région régie par des interdépendances économiques si profondes, particulièrement à l'échelle de la zone euro où le processus d'intégration financière[27] et la politique monétaire unique constituent des éléments clés. Néanmoins, la coordination internationale, même si elle était nécessaire, s'est avérée difficile à réaliser. Les mesures prises dans le cadre de la politique budgétaire, telles que la recapitalisation des banques, étaient semblables dans tous les pays, mais elles ont été décidées au niveau des gouvernements nationaux et non de l'UE. Il ne faut pas oublier que ces décisions ont dû être prises par les autorités nationales, car elles relèvent de la politique budgétaire et que la capacité fiscale à l'échelle de l'UE est quasi-inexistante.

Les efforts pour mettre en œuvre une réponse coordonnée sont arrivés plus tard (suite à une aggravation de la crise à la mi-septembre 2008) mais n'ont pas toujours été couronnés de succès en raison de capacités inégales de financement, de points de vue différents par rapport

[27] On peut parler d'intégration financière lorsque « les investisseurs et l'ensemble des opérateurs exerçant leurs activités sur le marché (i) sont soumis à un ensemble uniforme et cohérent de règles régissant les échanges ; (ii) ont un accès non différencié à l'ensemble des instruments et services financiers ; et (iii) bénéficient d'un traitement équitable et égal quand ils décident d'intervenir sur le marché. […] Un degré élevé d'intégration financière suppose l'absence de barrières à l'entrée susceptibles de freiner l'accès des concurrents potentiels au marché et d'empêcher l'exercice de la concurrence ». Source : Adrian POP, « Le processus d'intégration financière en Europe : Quo Vadis ? », *Regards croisés sur l'économie*, No 3, 2008, p. 46.

à la doctrine économique à suivre, ainsi que des effets inégaux de la crise sur les économies de divers pays, en fonction de leur structure bancaire et de la situation économique générale.

Malgré ces différences, le Conseil a réussi en fin de compte à agir de manière solidaire face à la majorité des problèmes posés par la crise financière. La *Déclaration sur un plan d'action concertée des pays de la zone euro*[28] a été publiée lors de la réunion des chefs d'États de la zone euro en octobre 2008. Cette annonce exprime leur volonté d'adopter une approche coordonnée, ainsi que leur accord sur les principes à suivre pour contrer la crise : « assurer des liquidités suffisantes aux institutions financières ; faciliter le financement des banques qui est actuellement contraint ; apporter aux institutions financières les ressources en capital pour qu'elles continuent à financer correctement l'économie ; apporter une recapitalisation suffisante aux banques en difficulté ; assurer assez de flexibilité dans la mise en œuvre des règles comptables dans les circonstances exceptionnelles actuelles ; renforcer les procédures de coopération entre pays Européens »[29]. Cette décision d'agir de manière concertée était assez surprenante étant donné que pendant la réunion du G4[30], quelques jours plus tôt (le 4 octobre), les chefs d'État ont affiché des volontés plutôt individualistes, particulièrement avec le refus par la Chancelière allemande de la mise en place d'un fonds commun d'aide[31].

Cette approche coordonnée ne s'est pas limitée aux pays de la zone euro. Quatre jours après la publication de la *Déclaration*, le 16 octobre 2008, elle a été approuvée par le Conseil européen, cette fois-ci pour tous les États membres. Le Conseil européen s'est aussi montré solidaire avec les nouveaux pays membres dont les économies ont été gravement frappées par la récession. Le montant des fonds d'aide mis à la disposition des Pays d'Europe centrale et orientale (PECO) en novembre 2008 s'élevait à 12 milliards d'euros, et a été ensuite successivement élargi pour finalement atteindre 50 milliards en mars 2009[32].

Selon l'opinion exprimée par Nicolas Sarkozy lors de son discours au Parlement européen en décembre 2008 : « Dans la crise financière, l'Europe a été unie. […] L'Europe a essayé de défendre d'une seule voix ses convictions »[33]. La coordination au niveau de l'UE a certainement contribué à orienter l'économie européenne dans la bonne direction. Elle a aussi joué un rôle non négligeable lors des réunions du G20, surtout à Washington en novembre 2008, où l'Europe a assuré un rôle prédominant en profitant de l'absence du *leadership* américain de l'administration Bush[34].

[28] *Déclaration sur un plan d'action concertée des pays de la zone euro*, 12 octobre 2008. En ligne : http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication13260_fr.pdf.
[29] *Ibid.*, p. 2.
[30] Le G4 réunit l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France et l'Italie.
[31] AA, « Le G4 soumet un plan d'action aux États membres de l'UE pour résoudre la crise », *EurActiv*, 5 octobre 2008. En ligne : http://www.euractiv.fr/euro-finance/article/g4-soumet-plan-daction-etats-membres-ue-crisefinanciere-001117.
[32] AA, « L'UE garantit une aide de 50 milliards aux nouveaux membres », *EurActif*, 24 mars 2009.
[33] Discours de Nicolas Sarkozy au Parlement Européen, Strasbourg, 16 décembre 2008, p. 2. En ligne : http://www.ambafrance-pt.org/IMG/pdf/Discours_Sarkozy_Parlement_europeen_16.12.2008_FR.pdf.
[34] Joachim SCHILD, « La force de l'imprévisible : la présidence française de l'UE face à la crise financière. Un point de vue allemand. », *Regards sur l'économie allemande*, No 89, décembre 2008, p. 18.

Le rôle de la présidence française de l'UE pendant la période critique de la crise ne peut pas être ignorée. Il me paraît important de souligner que si la crise avait éclaté une demi-année plus tard, la présidence du gouvernement eurosceptique tchèque n'aurait fort probablement pas été si dynamique, et il n'est pas certain que le Conseil européen aurait pu atteindre les mêmes résultats. Il est permis de penser que même la mise en place d'un groupe indépendant de la présidence tournante ne serait pas parvenu à faire avancer les choses de manière plus efficace, car pour ce faire il aurait fallu que ce groupe soit composé de membres ayant le poids politique suffisant pour rallier tous les pays membres de l'Union à ses décisions, ou qu'il dispose du pouvoir lui permettant d'agir sans l'aval des chefs d'État. Dans le premier cas, il semble peu vraisemblable qu'un membre de cette cellule dispose de l'influence nécessaire pour convaincre les pays à suivre ses recommandations. Dans l'autre cas, on imagine mal les États lâcher une part de leur souveraineté à un groupe supranational. De plus, la création de ce type de mécanisme aurait été sujette à l'approbation de tous les membres de l'UE, et il n'est de loin pas établi qu'un consensus aurait pu être atteint.

Dans ce chapitre, nous examinons d'abord la politique monétaire de la Banque centrale européenne, avant de passer aux mesures relevant de la politique budgétaire des État membres de l'UE. Ces mesures visent le court terme et permettent de minimiser la profondeur de la crise et la durée de la récession.

1. La Banque centrale européenne et sa politique monétaire

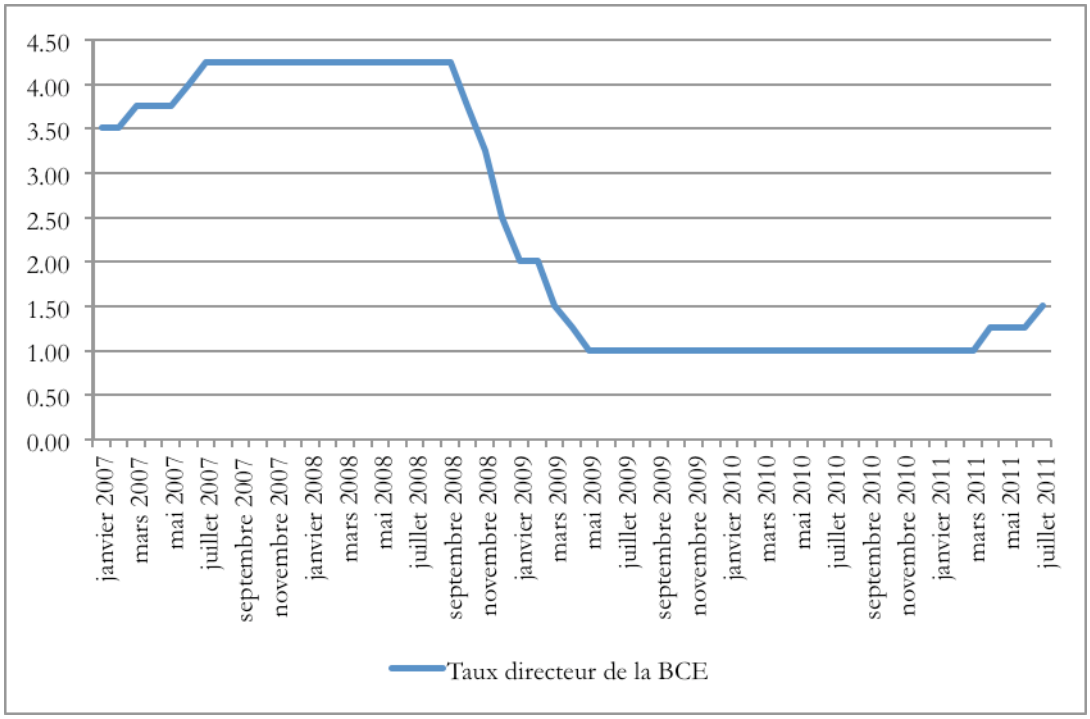
La politique monétaire est un « ensemble de décisions et des actions mises en œuvre par les autorités monétaires afin d'atteindre un certain nombre d'objectifs, par le biais de la quantité de monnaie qu'elle fournit à l'économie »[35]. La politique monétaire de la Banque centrale européenne, essentiellement guidée par sa mission de « maintenir la stabilité des prix » (article 119 TFUE), a toujours été concentrée sur la lutte contre l'inflation par le biais de sa politique de taux d'intérêt[36]. De ce fait, elle a souvent été jugée[37] comme manquant de souplesse et peu réactive à la conjoncture économique, ce qui – selon la logique économique – devrait fortement diminuer sa capacité à gérer les crises. En conséquence, elle a fait l'objet de nombreuses critiques de la part des États membres, en particulier de la France[38], surtout au début de la crise financière récente.

Malgré cela, ces critiques ne se sont pas réalisées. Dès le début de la crise, le 9 août 2007, quelques heures après que des tensions ont été observées sur les marchés financiers européens suite à l'effondrement des *subprimes* américains, la BCE a procédé à une injection record de 94,8 milliards d'euros[39] de liquidités dans le système bancaire. Pour empêcher l'aggravation de la crise, suite à la faillite de Lehman Brothers en septembre 2008, elle a rabaissé son taux

[35] Julien REYNAUD, « La politique monétaire de la Banque centrale européenne : définition, cadre et mise en œuvre » in Christian DE BOISSIEU (sous la dir. de), *Les systèmes financiers : mutations, crises et régulation*, *op. cit.*, 2009, p. 205.
[36] Jean-Claude ZARKA, *L'essentiel des institutions de l'Union européenne*, Paris, Gualino, 9e éd., 2006, p. 114.
[37] Par exemple : John GRAHL, « Europe's inflexible bank », *Le Monde diplomatique*, juillet 2005. En ligne : http://mondediplo.com/2005/07/05bank.
[38] Par exemple : AA, « Sarkozy renouvelle les critiques de la BCE », *EurActiv*, 17 septembre 2007.
[39] Richard HIAULT, « Les banques centrales à la rescousse des marchés », *Les Echos*, 10 août 2007.

directeur de 0,5 %[40]. Entre ce moment et mai 2009, elle a procédé à sept baisses successives pour finalement s'arrêter au taux de 1 % en mai 2009, son niveau historique le plus bas[41] (*cf.* Figure 3). Ces actions de sauvetage ont été coordonnées avec les autres banques centrales importantes[42]. C'est toutefois la BCE qui en a souvent pris l'initiative.

Figure 3 : taux directeur de la BCE.



Cette politique a eu pour but de stimuler la croissance économique, de soutenir le financement des entreprises et des ménages par un assouplissement du marché du crédit, et de rétablir la confiance des marchés[43]. Elle n'a apaisé ces derniers qu'après un certain délai, mais son résultat est non négligeable. La BCE a réagi d'une manière rapide, décisive et adéquate. Elle a pris une série de mesures sans précédent dans leur vitesse, nature et portée. Ces mesures ont permis d'éviter un *credit crunch* (assèchement du crédit), ainsi que le déclenchement d'une crise systémique. Elle a donc bien réussi son premier test en tant que prêteur de dernier ressort. Toutefois, une implication importante, due à l'injection de liquidités, est qu'elle peut

[40] Claire GATINOIS, « Le geste exceptionnel des banques centrales ne calme pas les marchés », *Le Monde*, 10 octobre 2008.

[41] AA, « La BCE augmente son taux directeur à 1,25 % », *Le Monde*, 7 avril 2011. En ligne : http://www.lemonde.fr/economie/article/2011/04/07/la-bce-augmente-son-taux-directeur-a-125_1504437_3234.html .

[42] Réserve fédérale américaine (Fed), la Banque d'Angleterre, de Suisse, du Canada et de Suède. Source : Claire GATINOIS, « Le geste exceptionnel des banques centrales ne calme pas les marchés », *op. cit.*, 10 octobre 2008. [125]*The financial crisis and the response of the European Central Bank: Speech by Jean-Claude Trichet*, Sofia, 12 juin 2009. En ligne : http://www.europa-eu-un.org/articles/en/article_8782_en.htm consulté le 17 novembre 2009. [126] Source : BCE.

[43] Claire GATINOIS, « Le geste exceptionnel des banques centrales ne calme pas les marchés », *op. cit.*, 10 octobre 2008.

avoir des conséquences sur l'inflation. Cela ne s'est pas produit dès le départ, car en raison des taux d'intérêt très bas, les banques se sont mises à accumuler une grande partie de ces liquidités comme une assurance contre les chocs futurs à la place de les utiliser pour une expansion du volume du crédit. Et puisque ces liquidités n'ont pas été investies dans l'économie réelle, elles n'ont donc pas été une source d'inflation. Cette situation est connue en finance sous le nom de « trappe de liquidité » (*liquidity trap*)[44]. Elle implique que la politique monétaire est devenue inefficace pour faire redémarrer l'économie réelle, et c'est donc la politique budgétaire qui est appelée à stimuler cette dernière. C'est exactement ce qui est arrivé le 26 novembre 2008, lorsque la Commission a publié un *Plan européen pour la relance économique*[45] prévoyant une relance budgétaire massive. Une chose importante à noter est que les tensions inflationnistes se sont finalement faites sentir en 2011, ce qui a conduit la BCE à relever son taux directeur de 25 points de base en avril 2011, puis de 25 points supplémentaires en juillet (*cf.* Figure 3) afin de combattre l'inflation dans la zone euro, malgré que les économies de plusieurs États, notamment de la Grèce, de l'Irlande ou du Portugal, étaient encore sévèrement marquées par les effets de la crise.

2. La Commission européenne face aux mesures de soutien budgétaire

L'action de la Commission européenne est restée assez limitée jusqu'à la fin de l'été 2008. C'est l'aggravation substantielle de la crise en septembre 2008 qui a finalement poussé cette institution à intervenir. Selon l'explication de Jean-Pierre Jouyet130, « elle a été en retard sur le diagnostic de la crise financière : elle a longtemps cru que c'était une crise américaine, alors que c'était une crise d'origine américaine »[46]. L'inactivité de la Commission a aussi été justifiée par le manque de moyens financiers et de compétences pour intervenir dans les domaines bancaire, monétaire et de gestion économique. Ses capacités financières étroites limitent substantiellement son champ d'action car le budget de l'UE – qui s'élève à environ 1 % du PIB de ses États membres – finance presque entièrement des politiques spécifiques telles que les dépenses agricoles[47]. La Commission n'est non plus pas qualifiée pour effectuer des emprunts ou pour fournir des garanties de crédit.

L'absence de compétences de la Commission dans ces domaines, a mené à la « nationalisation » des réponses budgétaires dans la première phase de la crise[48], y compris dans l'offre de plans de sauvetage d'urgence aux institutions financières en difficulté et aux sociétés non financières[49]. Ceci, à son tour, a souvent conduit à des nationalismes économiques, parmi

[44] La trappe de liquidité « désigne une forte montée de l'aversion collective pour le risque et le désir de préserver son capital par tous les moyens ». Source : François NERI, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète*, *op. cit.*, 2009, p. 108.

[45] Commission européenne, Communication de la Commission au Conseil européen – Un plan européen pour la relance économique (COM(2008) 800 final), Bruxelles, 26 novembre 2008. [130] Actuellement président de l'Autorité européenne des marchés financiers (AEMF).

[46] Jean QUATREMER, « L'Europe est passée de l'influence à la puissance », *Un blog de Libération.fr*, 21 décembre 2009. En ligne : http://bruxelles.blogs.liberation.fr/coulisses/2008/12/leurope-est-pas.html.

[47] Jean-Claude ZARKA, *L'essentiel des institutions de l'Union européenne*, *op. cit.*, pp. 84-85.

[48] Avant l'aggravation de la crise suite à la faillite de Lehman Brothers en septembre 2008.

[49] Marek DABROWSKI, « The Global Financial Crisis: Lessons for European Integration », *CASE Network Studies and Analyses*, No 384, 20 juillet 2009, p. 5.

lesquels la décision britannique d'utiliser une loi anti-terroriste afin d'empêcher les transferts de fonds de Grande-Bretagne vers les banques islandaises[50].

Les compétences de la Commission européenne dans le domaine de la politique budgétaire se bornent aux règles du financement des aides publiques définies dans le cadre de la politique de concurrence et aux critères du Pacte de stabilité et de croissance (PSC). Ces deux dispositifs sont examinés dans la présente section.

3. Les aides d'État dans le contexte de la gestion d'une crise financière

Les aides d'État, qui font partie de la politique de concurrence de l'Union européenne, sont interdites par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne puisqu'elles sont susceptibles de fausser la concurrence et sont donc incompatibles avec le marché commun[51]. D'après la Commission européenne, la concurrence dans le secteur des services financiers se fonde, principalement, « sur l'élimination de toute restriction institutionnelle dans l'exercice des activités financières dans le marché commun et sur la transparence et l'égalité des conditions dans l'exercice de ces activités lorsqu'elles sont comparables »[52]. Ceci s'inscrit dans la logique de déréglementation qui a caractérisé ce secteur jusqu'à récemment.

Ceci dit, il peut y avoir des exceptions autorisant l'usage des aides d'État ; leur contrôle est opéré par la Commission européenne. L'article 107, §3 TFUE énumère les raisons qui peuvent être « considérées comme compatibles avec le marché intérieur :

les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi […],

les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre,

les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun,

les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans l'Union dans une mesure contraire à l'intérêt commun,

les autres catégories d'aides déterminées par décision du Conseil sur proposition de la Commission »[53].

[50] Tom BRAITHWAITE, (et al.), « Iceland and UK clash on Crisis », *Financial Times*, 10 octobre 2008.
[51] Voir article 107 §1 TFUE (ex-article 87 TCE).
[52] Voir considérant 88 de la Décision 2006/940/CE de la Commission du 19 juillet 2006 concernant le régime d'aide C 3/2006 mis en œuvre par le Luxembourg en faveur des sociétés holdings 1929 et des holdings milliardaires [notifiée sous le numéro C(2006) 2956], *Journal officiel n° L 366*, 21 décembre 2006, pp. 47–61.
[53] Voir article 107 §3 TFUE (ex-article 87 TCE).

L'article 107, §3, alinéa b) ne visait pas la crise financière, et jusqu'à la crise récente, la Commission n'avait admis le recours à cette disposition uniquement qu'à trois reprises[54]. La plupart des aides d'État ont été adoptées par la Commission sur la base des raisons données sous la lettre c) de cet article. Dans les lignes directrices communautaires de 2004 concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté[55], la Commission a défini un régime général d'aide aux banques ou à d'autres entreprises en difficulté qui souligne expressément que « mis à part les cas prévus par l'article 87 [actuellement l'article 107 TFUE], paragraphe 2, en particulier les aides destinées à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires, qui ne sont pas traités ici, la seule base sur laquelle les aides à des entreprises en difficulté peuvent être jugées compatibles est l'article 87 [actuellement l'article 107 TFUE], paragraphe 3, point c) »[56]. *«Les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, ».*

Conclusion :

L'objectif de ce chapitre était de fournir une analyse de la réponse européenne à la crise financière débutée en 2007. Nous avons commencé par une description détaillée des causes de la crise, pour ensuite étudier les mesures prises par les autorités publiques, tout d'abord à court terme afin de minimiser la profondeur et la durée de la récession, puis à long terme pour réduire la fréquence et l'amplitude des crises dans le futur, en traitant les causes grâce aux réformes réglementaires.

La crise financière, puis économique, était un test de la viabilité des éléments fondamentaux de l'Union européenne, tels que l'Union économique et monétaire ou le marché unique européen des services financiers. La réponse de l'UE face à la crise n'a certes pas été parfaite et, à certains moments, elle a eu du mal à suivre le marché en plein mouvement. Néanmoins, face à la crise financière, et aux autres difficultés survenues au même moment[57], l'Union européenne a fait la preuve de sa capacité à prendre des mesures décisives dans des circonstances très difficiles, y compris en ce qui concerne les mesures nationales qui ont dans une grande partie été coordonnées et qui bénéficiaient de ce fait d'un renforcement mutuel.

[54] En 1974 lors de la crise pétrolière, en 1987 pendant la crise de la drachme grecque, et en 1991 à nouveau au profit de la Grèce. Source : Frederic S. MISHKIN (et al.), *Monnaie, banque et marchés financiers*, *op. cit.*, 2010, p. 448.

[55] Commission européenne, Communication de la Commission – Lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté, *Journalofficiel n° C 244*, 1 octobre 2004, p. 2-17.

[56] *Ibid.,* point 2.4.

[57] Telles que les difficultés de la ratification du Traité de Lisbonne ou le conflit en Géorgie.

[348] Michel AGLIETTA, *La crise : les voies de sortie*, *op. cit.*, 2010, p. 81.

Il ne faut pas oublier que l'action coordonnée et rapide au niveau communautaire dans une Europe à 27, composée d'une architecture institutionnelle complexe et de toute une palette de systèmes politiques, n'est pas facile à atteindre, surtout dans les domaines très sensibles de la fiscalité et des finances. Malgré cela, les États européens sont parvenus à adopter plusieurs mesures pour contrer la crise financière et économique, et diminuer le risque de crises futures.

La crise récente a mis en évidence à quel point les économies de l'Union européenne sont interdépendantes, surtout dans la zone euro. Aucune d'entre elles n'a été en mesure de régler les problèmes de ses banques de manière indépendante348. Ainsi, elles ont agi en coordonnant l'ensemble des actions de soutien au niveau de l'Union européenne, dans le respect du cadre réglementaire relatif aux aides d'État et dans la marge de flexibilité offerte par les dispositions du Pacte de stabilité et de croissance, tout en prenant en compte la diversité des situations économiques et sociales.

Néanmoins, la crise a aussi fait ressortir les points faibles de la réglementation bancaire et financière européenne, et a obligé l'Union à se doter d'un cadre réglementaire beaucoup plus approfondi. Ainsi, dès que la première vague des mesures d'urgence a été mise en place, la Commission a procédé avec son programme ambitieux de réformes réglementaires

Chapitre II : le secteur du transport aérien européen.

Introduction :

Le secteur du transport aérien connait depuis plusieurs années de profonds changements économiques et technologiques, aussi bien à l'échelle internationale que nationale. Les accidents, les variations du prix du pétrole sont des facteurs qui affectent ce secteur. Ce sont donc des entreprises affaiblies par ces différents coups durs qui doivent affronter la crise économique débutée en 2008.

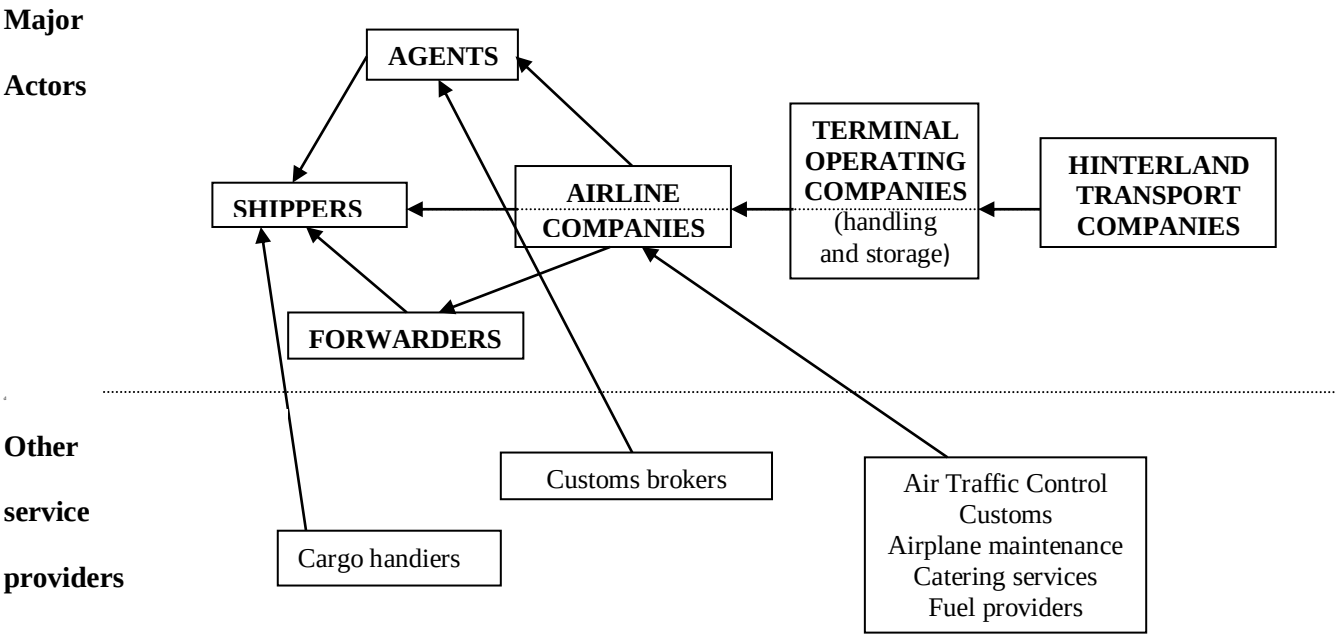
Dans ce chapitre nous allons tenter d'expliquer la structure du transport aérien avec ces principaux acteurs puis nous vairons les tendances du secteur du transport aérien avent puis après la crise.

Section 1 : structure du secteur du transport aérien européen.

Le secteur du transport aérien est trop souvent considéré comme un secteur homogène. Ce n'est pas du tout le cas. Le transport aérien fait intervenir un panel d'acteurs très hétérogène (Meersman et al., 2008, p. 75-78). Certains restent soumis à une forme de contrôle étatique, certains autres sont entièrement privatisés, tandis que d'autres fonctionnent sous un régime mixte. En ce qui concerne les acteurs du secteur privé, leur objectif fondamental est sans surprise la maximisation du profit. En revanche, les acteurs n'appartenant au secteur privé ont généralement d'autres objectifs, comme la maximisation de l'emploi et/ou de la valeur ajoutée, ou, plus généralement, la maximisation du surplus socio-économique.

Afin de comprendre l'évolution du secteur du transport aérien, il est indispensable de connaître les relations entre tous les acteurs. La figure 1 illustre la structure des relations entre les acteurs du transport de fret. Les flèches indiquent les relations existantes et leur sens. Ces relations pourront, dans une phase ultérieure, être quantifiées. Une méthodologie similaire a déjà été appliquée avec succès aux relations portuaires et maritimes sur le port d'Anvers dans Coppens et al. (2007). Des schémas comparables peuvent être obtenus pour le transport de passagers et le transport intégré.

Figure 4 : Acteurs du transport aérien (cas du fret)



Source: Meersman et.al. (2008, p. 77)

Légende:

Major actors	Acteurs principaux
Shippers	Expéditeurs
Agents	Agents
Forwarders	Commissionnaires
Airline Companies	Compagnies aériennes
Terminal operating Companies	Exploitants de terminaux (manutention et stockage)
Hinterland transport companies	Sociétés de transport secondaires
Other service providers	Autres prestataires de services
Cargo handlers	Sociétés de manutention
Custom brokers	Courtiers en douane
Air Traffic Control	Contrôle aérien Douanes Maintenance aéronautique Services de restauration Fournisseurs de carburant

Il est tout aussi intéressant de souligner puis de quantifier les liens existant entre les différents partenaires au niveau aéroportuaire. Il est important de savoir qui fournit quels services et à qui, et dans quelle mesure les acteurs dépendent de fournisseurs spécifiques et de leurs clients. Prenons l'exemple de Sky Europe, qui a fait faillite en septembre 2009. Un important

concurrent, Wizz Air, a immédiatement repris certaines lignes de l'ancien réseau Sky Europe. La question qui se pose est de savoir quels aéroports seront conservés par Wizz Air et quels aéroports ne seront pas intégrés au réseau de cette compagnie. Secundo, quelles seront les répercussions pour les prestataires de services, notamment de services au sol?

Il existe manifestement des formes de coopération entre les acteurs du secteur du transport aérien, aussi bien au sein d'un sous-secteur particulier (par ex. les compagnies aériennes) qu'au-delà (par ex. entre les compagnies aériennes et les sociétés de manutention au sol). Le tableau 1 présente les différents types de liens rencontrés.

Tableau 1: Coopération entre les acteurs du secteur du transport aérien

ACTEURS DU MARCHÉ	COMPAGNIES AÉRIENNES	SOCIÉTÉS DE MANUTENTION	EXPLOITANTS D'AÉROPORTS	POUVOIRS PUBLICS
Compagnies aériennes	Fusions et acquisitions (par ex. Air France et KLM) Alliances (par ex. Star, SkyTeam, Oneworld, WOW) * Accords de partage de codes Coentreprises (par ex. Lufthansa Cargo et DHL Express) Participations financières			
Sociétés de manutention	Auparavant généralement intégrées aux compagnies aériennes, aujourd'hui souvent externalisées au profit de sociétés tierces Contrats spécifiques (par ex. en 2007 Martinair avec Aviaparner, pour 9 aéroports allemands sur 3 ans)	concentration par le biais d'acquisitions (par ex. Menzies, Globeground, Aviapartner,…)		
Exploitants d'aéroport	Participation financière (par ex. Lufthansa à Munich) Coopération entre aéroports et compagnies aériennes (par ex. Charleroi et Ryanair)	* Concessions et licences * Intégration	Fusions et acquisitions (par ex. l'aéroport de Bruxelles par Macquarie)	
Pouvoirs publics	Participation des gouvernements dans les compagnies nationales (par ex. TAP)	Monopole des autorités aéroportuaires ou de leur concessionnaire exclusif	Participation des gouvernements dans les aéroports, y compris (partiellement) privatisés	Participation de deux gouvernements dans une compagnie aérienne

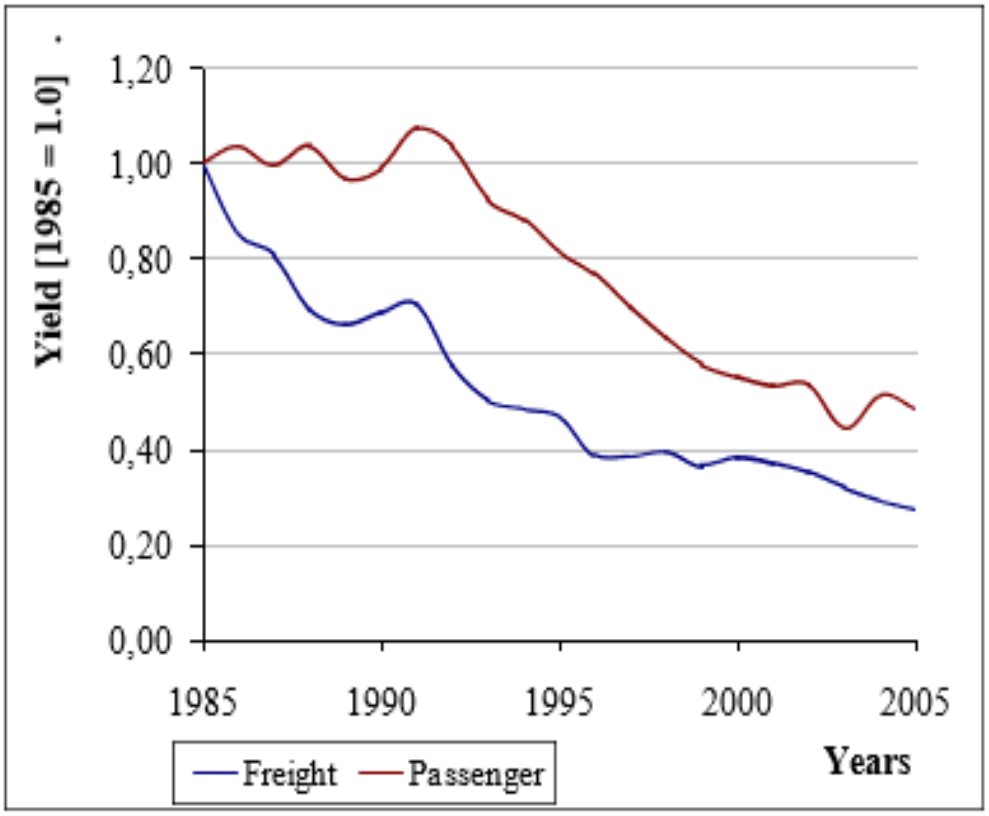
Source: Basé sur Meersman, Van de Voorde et Vanelslander (2008, p. 77)

Chaque société intervenant dans le secteur du transport aérien peut s'être engagée dans différents types d'accord avec divers acteurs. Ainsi, la compagnie allemande Lufthansa, par exemple, a pris le contrôle d'un certain nombre de compagnies aériennes comme Brussels Airlines, Austrian et bmi, a conclu des accords de partage de codes avec de nombreux autres transporteurs et a favorisé l'entrée du réseau ferroviaire allemand dans le réseau de transport aérien, ce qui a été à l'origine d'une amélioration significative de l'accessibilité du territoire allemand, qu'il s'agisse de s'y rendre ou d'en sortir. De plus, la compagnie est un pilier de l'alliance de compagnies aériennes Star. Chaque fusion ou acquisition peut avoir des conséquences sur les relations avec d'autres sociétés, par exemple au niveau de la manutention au sol. Ainsi, pour chaque entreprise, une case distincte peut être identifiée dans le tableau 1, car chaque acteur du marché possède une structure et une histoire spécifique.

Une analyse attentive du comportement stratégique d'un certain nombre de transporteurs montre que, si chaque compagnie cherche à positionner son produit de manière spécifique, les outils à leur disposition sont toujours les mêmes. L'approche choisie combine toujours le contrôle du coût unitaire et l'optimisation du taux d'occupation ou du facteur de charge dans un effort de maximisation de la rentabilité.

À l'avenir, la recherche d'une rentabilité suffisamment élevée prendra encore plus d'importance - la figure 2 ci-dessous apporte des preuves convaincantes de l'impact de la crise sur la rentabilité des compagnies aériennes - les transporteurs générant également des recettes grâce aux activités non directement liées au vol par l'intermédiaire de chaque passager. Ryanair en est un parfait exemple. Non seulement la compagnie applique de nombreux suppléments, notamment pour l'enregistrement des bagages et le paiement par carte de crédit, mais il est significatif que, lors des derniers exercices, Ryanair ait réalisé plus de la moitié de son résultat opérationnel (recettes avant intérêts et impôt) avec des activités n'ayant pas grand-chose à voir avec les vols. Les locations de voitures et les réservations de chambres d'hôtel, pour lesquelles Ryanair touche une commission, sont des exemples typiques de ces activités de diversification. Cette brève analyse du secteur du transport aérien montre de façon claire comment le secteur est sujet à des changements permanents et comment il évolue vers de nouveaux modèles (voir l'exemple de Ryanair pour le marché du low-cost). D'où l'importance de pouvoir estimer l'impact potentiel de la crise économique actuelle sur le futur marché des compagnies aériennes, les compagnies elles-mêmes et leurs modèles d'entreprise.

Figure 5: Rentabilité du transport aérien (fret et passagers)



Source: IATA

Légende:

Freight Fret Passenger Passager

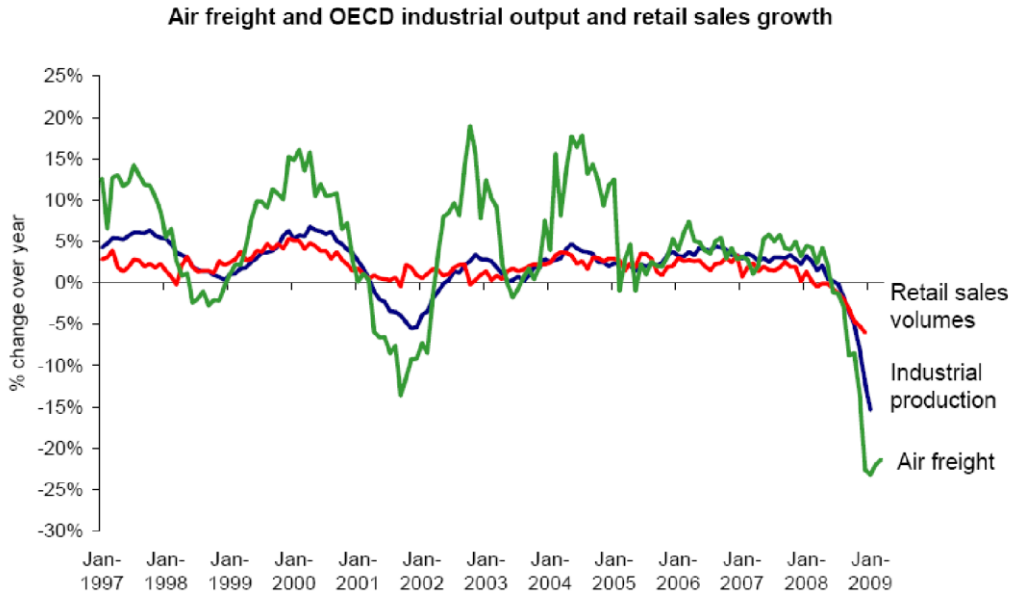
Section 2 : les tendances passées du secteur.

L'évolution du transport aérien au niveau mondial montre que la prospérité économique peut augmenter la demande de mobilité et l'intérêt pour le transport aérien. Plusieurs études l'ont révélé, quand les gens s'enrichissent, ils peuvent se permettre de voyager plus loin et plus souvent et d'acheter des marchandises et des services d'origine plus lointaine (Figure 6). Dans le cas du transport aérien, cette tendance est encore amplifiée par les progrès technologiques,

le faible coût énergétique, une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation et un renforcement de la concurrence.

L'économie mondiale est de plus en plus dépendante du transport aérien, avec une part croissante du fret, en valeur, transportée par avion. Le tourisme et les voyages d'affaires ont largement stimulé la capacité aéroportuaire au niveau mondial, avec des millions d'emplois à la clé, aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement. Il semble aujourd'hui impossible de dissocier le succès économique de la capacité de maintenir et de développer les liaisons aériennes internationales. Que ce soit pour les loisirs ou pour les affaires, le transport aérien s'est banalisé. Le fait que le transport aérien devienne de plus en plus abordable a ouvert de nouvelles opportunités et de nouvelles destinations. Le phénomène du low-cost est un bon indice de la massification des services de transport aérien (Macário et al., 2008), attirant des segments de clientèle qui n'auraient jamais envisagé de prendre les lignes aériennes traditionnelles auparavant.

Figure 6: Comparatif de l'état de l'économie et de l'évolution du transport aérien



Source: IATA, Haver

Légende:

Air freight and OECD…	Croissance du transport aérien, de la production industrielle et des ventes de détail dans l'OCDE
% change over year	% d'évolution en fonction de l'année
Retail sales volumes	Volumes des ventes de détail
Industrial production	Production industrielle
Air freight	Fret aérien

Toutefois, ce contexte peut changer très rapidement et de façon radicale. Une analyse contextuelle (Macário et al., 2009) nous a conduits à identifier les facteurs suivants ayant une influence sur les futures tendances du transport aérien: la préoccupation croissante de la société concernant l'environnement et le développement durable, associée à une prise de conscience de la majorité des citoyens depuis une dizaine d'années de la contribution significative des transports modernes à la dégradation de l'environnement. Toutefois, les attitudes à l'égard du transport aérien peuvent être moins critiques que vis-à-vis des autres modes de transport, notamment des transports de surface.

La reconnaissance des problématiques complexes liées à la technologie actuellement utilisée dans tous les modes de transport a déclenché des efforts de R&D visant à mettre au point de nouvelles technologies de motorisation et des carburants plus propres. Ceci représente le type de tension fondamentale intrinsèquement liée aux changements de paradigme, en réaction à la perception grandissante des «anomalies» que cachent les motifs non durables qui caractérisent les systèmes de transport actuels. Les fabricants de cellules et de moteurs sont donc particulièrement intéressés par cette croissance continue et, parallèlement, jouent un rôle essentiel dans la réalisation de ce changement, bien que les meilleures performances en matière d'efficacité énergétique soient de 3 litres par 100 sièges-km (dans le tout nouvel AIRBUS A380). En d'autres termes, la norme en matière d'efficacité énergétique pour les passagers du transport aérien est comparable à celle d'un véhicule diesel moderne.

Le développement économique a entraîné une augmentation des revenus, stimulant ainsi les loisirs et les voyages d'agrément qui affectent le marché de manière différenciée. Il n'y a cependant aucun signe de début de reprise économique. En plus de cela, le secteur doit faire face à de graves risques potentiels du côté de la demande, notamment la hausse des prix du pétrole et maintenant l'impact de la grippe A (H1N1). Les flux de trésorerie sont menacés par la faiblesse de la demande[1], ce qui conduit à des ajustements de capacités, et donc à une baisse des SKD. Ceci vient s'ajouter au bradage des prix résultant de plusieurs années de réduction continue des coûts, et il est désormais difficile de baisser encore les prix. Le tableau suivant montre bien comment la crise économique actuelle frappe le secteur sur les différents marchés géographiques.

[1] Les grandes compagnies ajustent leur offre et diminuent les sièges-kilomètres disponibles (SKD) ainsi que les tonnes-kilomètres offertes (TKD), de façon à maintenir les coefficients de remplissage (CR) à un niveau économiquement viable. Pour le coefficient de remplissage du fret, la situation est plus difficile à interpréter, étant donné que pour les compagnies mixtes (qui transportent des passagers sur le pont principal et du fret dans une partie des soutes), la capacité de fret dépend de l'espace laissé par les passagers, leurs bagages et le courrier, qui sont toujours prioritaires par rapport au fret. En raison de ces contraintes, le coefficient de remplissage du fret sera utilisé uniquement quand il s'applique aux offres de service tout cargo.

[58] RPK: Revenu passager kilomètres, mesure le trafic passager réalisé
SKD: Sièges-kilomètres disponibles, mesure la capacité passagers disponible
CR: Coefficient de remplissage, mesure le % de SKD utilisé. Dans la comparaison 2009 - 2008, le CR indique la différence de points entre les périodes comparées
TKF: Tonnes-kilomètres de fret mesure le trafic de fret réel
TKD: Tonnes-kilomètres disponibles, mesure la capacité totale de fret disponible
CRF: Le coefficient de remplissage fret est le pourcentage de TKO utilisé

Tableau 2: Coefficients de remplissage enregistrés par l'IATA[58] - comparaison 2009 - 2008

YTD 2009 vs. YTD 2008	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	AFTK Growth
Africa	-9.2%	-5.6%	69.0	-22.5%	-19.8%
Asia/Pacific	-12.0%	-7.7%	70.6	-22.3%	-16.4%
Europe	-7.6%	-4.8%	73.5	-21.6%	-9.4%
Latin America	-3.2%	1.0%	70.4	-19.6%	-8.6%
Middle East	7.1%	12.5%	71.1	-5.5%	11.5%
North America	-8.9%	-5.3%	76.6	-22.2%	-9.9%
Industry	-7.6%	-3.9%	72.6	-20.6%	-10.4%

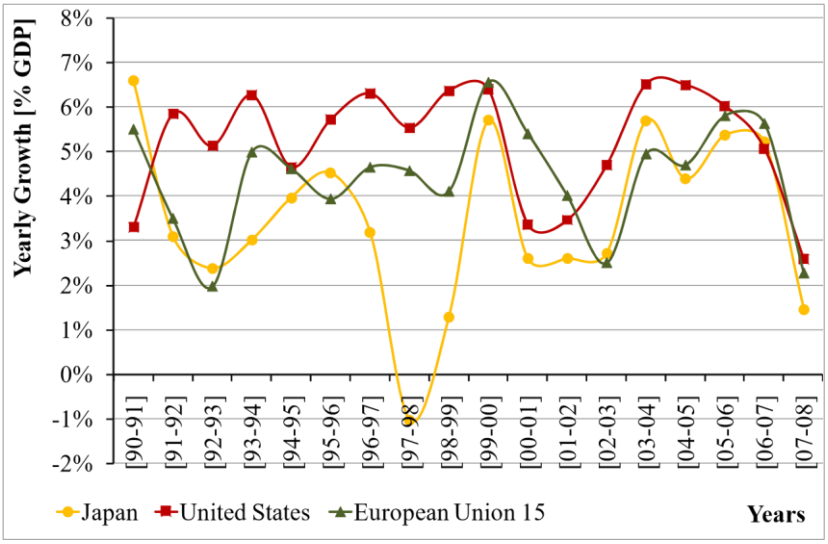
Source: IATA (Août, 2009)

Légende:

YTD 2009 vs. YTD 2008 Comparaison 2009 / 2008
RPK Growth Évolution RPK
ASK Growth Évolution SKD
PLF CR
FTK Growth Évolution TKF
AFTK Growth Évolution TKD
Africa Afrique
Asia/Pacific Asie/Pacifique
Europe Europe
Latin America Amérique Latine
Middle East Moyen-Orient
North America Amérique du Nord Industry Total pour lesecteur

Cependant, les tendances passées ont démontré la nature cyclique de l'économie mondiale, chaque crise étant suivie d'une période de croissance relative, comme l'indique la figure 7.

Figure 7: Croissance annuelle du PIB - 1990 - 2008



Source: OCDE (Note: prix actuels, PPP actuels, niveaux annuels, après correction des variations saisonnières)

Légende:

Yearly Growth…	Croissance annuelle [% du PIB]
Japan	Japon
United States	États-Unis
European Union 15	Union européenne à 15
Years	Années

L'élément le plus important pour l'avenir économique du transport aérien est probablement l'instabilité des prix du pétrole. Les variations récentes indiquent que le problème d'une hausse structurelle du prix du pétrole ne peut pas être ignoré dans le calcul des scénarios possibles pour le secteur. En général, ce type de modèle de comportement agité génère des

doutes sur la capacité des théories conventionnelles quand il s'agit d'expliquer l'économie des ressources finies, ainsi que l'ont souligné un certain nombre d'auteurs (Hotelling H., 1931, Marques C, 2005), tout particulièrement lorsqu'il est déjà évident que le prix actuel du pétrole n'a quasiment aucune influence sur la vitesse à laquelle de nouveaux gisements sont découverts. La demande - passagers et fret - a également subi des changements importants par rapport aux deux dernières décennies. En ce qui concerne le trafic passagers, de nouvelles destinations touristiques sont devenues abordables (par ex. le marché asiatique, les pays émergents, etc.) et c'est le prix plutôt que le confort qui détermine le choix du voyage, même pour le segment affaires. Cette tendance est encore renforcée par les installations en self-service pour les réservations qui permettent aux passagers de sélectionner la meilleure offre pour chaque portion de leur voyage. Pour le trafic fret, la marchandisation a eu plusieurs effets, à savoir une augmentation des marchandises exportables, une réduction progressive du poids et de la taille des marchandises, une augmentation de la valeur intrinsèque des marchandises, un allongement des distances de transport entre l'origine (transfert de la production en Orient) et la destination (principaux centres de consommation en Occident) ainsi qu'une augmentation de la quantité de marchandises à transporter, entraînant une hausse de la demande en matière de services de transport.

Quant à l'environnement, en Europe, les émissions dues au transport représentaient 20% du total des émissions de CO2 en 2005 (EEE, 2007). L'activité du transport connaît une croissance rapide, renforcée par le processus continu de la mondialisation. Entre 1990 et 2005, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports ont augmenté de 26% dans l'UE-15 (EEE, 2007). Ceci est à l'origine de défis politiques contradictoires, en particulier pour l'UE. De plus, la mise en œuvre du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) est un événement marquant. Jusque là, l'aviation civile avait toujours été exemptée de SCEQE. Mais la Commission européenne a proposé un calendrier d'intégration du secteur au système SCEQE: jusqu'en 2011 tous les vols nationaux et internationaux à l'intérieur de l'Union européenne et jusqu'en 2012 tous les vols depuis ou vers l'Union européenne, y compris les vols de compagnies étrangères à l'Union européenne. Les compagnies des pays tiers souhaitant voler dans l'UE devront acheter des autorisations afin de couvrir les émissions de l'intégralité de la liaison aérienne, dans l'espace aérien communautaire et hors UE. Le calendrier a déjà été adopté par le Conseil et le Parlement européen.

En partant de cette analyse, il est possible d'identifier dix grandes tendances (Macário et al, 2009), dont trois sont communes à toutes les forces agissantes, le restant étant spécifique à chacune d'entre elles. Le tableau suivant donne un récapitulatif de ces tendances.

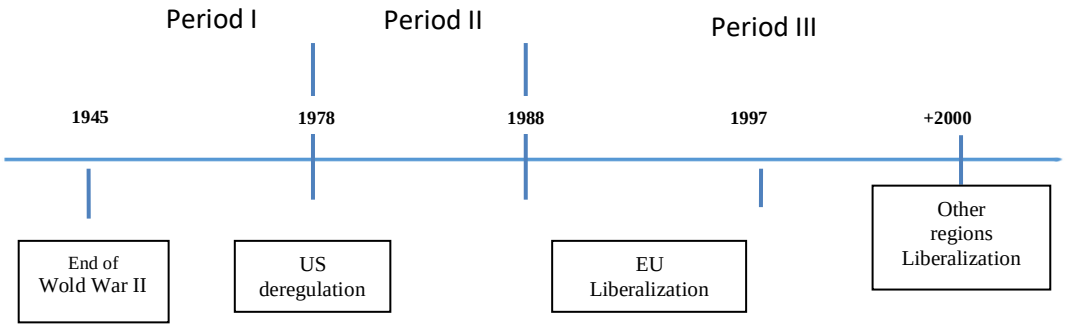
Tableau 3: Tendances dans le transport aérien

MOTEURS CONTEXTUELS	INTERNE	
	Tendances et moteurs	Tendances
Organisation industrielle	Réseaux et impact croissant de la mise en réseau	Changements dans la structure du marché du transport aérien; Changements dans les rapports entre compagnies aériennes, entre compagnies et aéroports, et entre aéroports; Rentabilité en déclin;
Technologique	Évolution technologique	
Économique	Évolution vers un secteur de masse; préoccupation croissante pour la sécurité; Émergence de nouvelles formes de compétition modale; Distribution spatiale et temporelle irrégulière du secteur	
Politique	Libéralisation et dérégulation du marché	

Source: Macário et al (2009)

En fait, le moteur politique a largement donné le rythme de ce que nous appelons l'ondulation du marché du transport aérien. Le tableau chronologique présenté ci-dessous décrit l'évolution du processus de dérégulation subi par le marché depuis la fin de la seconde guerre mondiale.

Figure 8: Chronologie de la dérégulation du marché



Source: Macário et al. (2009)

Légende:

Period	Phase
End of World War II	Fin de la 2e guerre mondiale
US deregulation	Dérégulation américaine
EU Liberalization	Libéralisation dans l'UE
Other regions' liberalization	Libéralisation dans les autres régions

Tableau 4: Évolution de la régulation et état de la concurrence

RÉGULATION	DÉRÉGULATION	RESTRUCTURATION	CONSOLIDATION	RÉGÉNERATION
Capacité stabilisée	Capacité accrue	Réduction des coûts, augmentation de la rentabilité	Consolidation du secteur (alliances) La disputabilité atteint les structures du travail	Perte de stabilité, tendance à augmenter la capacité
Marché captif	Nouveaux entrants	Restructuration des opérations pour améliorer la performance, utilisation des effets de réseau	Le marché perd en disputabilité et gagne en discipline	Dégroupage des services par segment de marché
Services groupés	Dégroupage des services	Nouvelle croissance des services	Les réseaux s'étendent aux aéroports et aux compagnies	Spécialisation des coûts sur la base de l'activité
Faible diversité de l'offre	Baisse des prix	Acteurs faibles	Les «Fortress hubs» deviennent des positions sécurisées sur le marché	Fragmentation du réseau
Distribution des créneaux basée sur des droits acquis	Les créneaux sont des instruments de concurrence	Gestion commerciale des créneaux, approche de réseau et dépendance vis-à-vis des partenariats	Apparition des échanges de créneaux	Les grands aéroports adoptent les enchères pour les créneaux
Les aéroports sont des infrastructures stratégiques	Les aéroports se mettent à affronter la concurrence	L'aéroport est un nœud intermodal sur une chaîne	L'aéroport est une plate-forme logistique multifonctions	L'aéroport passé à la diversification commerciale, apparition de concepts du type ville-aéroport. Le concept de valeur pour l'actionnaire devient un concept primordial.
La régulation vise à	La régulation se concentre sur la	La régulation se concentre	La régulation se concentre sur	La régulation se concentre sur la

améliorer la concurrence	sécurité	sur la qualité de service et le bien-être des clients	l'amélioration de la concurrence	sécurité, le besoin de régulation intersectorielle apparaît
SITUATION ACTUELLE		*ASIE*	*EUROPE*	*ÉTATS-UNIS*

Source: Macário, R. (2008)

Ce processus n'est pas apparu simultanément dans le monde entier, au contraire: les grandes régions du monde ont suivi une évolution lancée par les États-Unis et leur Airline Deregulation Act en 1978, suivis dix ans plus tard par l'Europe puis par l'Asie la décennie suivante. Ce processus s'est composé de plusieurs phases, qui ont été entamées au fur et à mesure par le secteur de façon à ce qu'elles s'entrecroisent avec l es actions de régulation et les réactions du marché. Avec le recul, on peut dégager une évolution en cinq étapes, largement dominée par le besoin de corriger les effets de l'étape précédente (comportement des agents), comme le montre (le tableau 4). En fait, à l'exception de la loi américaine de 1978 et du lancement en 1988 du processus de dérégulation de l'UE, on remarque que le pouvoir régulateur a globalement été plus réactif (en corrigeant les erreurs du marché) que proactif (guidé par une vision politique à long terme pour le secteur). Il est intéressant de noter que la principale motivation du passage d'une étape à la suivante a été la stratégie des agents visant à préserver le marché.

En arrière-plan, le cadre de régulation a suivi une évolution en trois phases, comme le montre (le tableau 5).

Tableau 5: Grandes phases de l'évolution de la régulation

PHASE I
• Transport aérien national et international fortement régulé aux États-Unis et en Europe • Le transport aérien était émergent dans les autres régions en prenant l'Occident pour modèle • Type de réseau aérien le plus courant: liaisons de point à point • Le secteur européen du transport aérien était majoritairement public - forte intégration verticale
PHASE II
• Bouleversement du transport aérien américain à la suite de la dérégulation - basculement vers la recherche du profit • Les compagnies aériennes américaines à l'international restent régulées par des accords bilatéraux • Mutation radicale du système américain de transport aérien pour les vols intérieurs - mise en œuvre du système «hub and spoke» (dans les faits ce système existait déjà, mais la législation bloquait son développement) • Apparition des compagnies low-cost (Southwest)

- Les conditions aéroportuaires (opérationnelles et financières) constituent un facteur essentiel dans le succès des compagnies low-cost
- Les rapports aéroport-compagnies sont beaucoup plus commerciaux, avec l'existence d'alliances plus ou moins fortes (cas des hubs)
- Initiatives américaines pour la signature d'accords bilatéraux plus ouverts
- L'Europe ne bouge pas mais prépare la dérégulation en étudiant l'expérience américaine

PHASE III

- Le trafic national et international dans l'UE est totalement libéralisé.
- D'autres régions du monde suivent cet exemple (Australie et Nouvelle Zélande).
- D'autres accords de libéralisation du transport aérien international sont passés entre les États-Unis, l'UE et d'autres régions
- Au sein de l'UE, on est passé à un environnement dont le moteur est le commerce, même si la transition a été plus lente qu'aux États-Unis (la libéralisation a pris dix ans, et de nombreux États membres ont trouvé d'autres manières de continuer à soutenir et protéger leurs compagnies nationales)
- Les compagnies low-cost entrent dans un processus de développement rapide dans toutes les régions libéralisées ou dérégulées; le marché du transport aérien est devenu très volatile avec de nombreuses entrées et sorties
- Comme aux États-Unis, les alliances entre aéroports et compagnies semblent avoir pris une importance considérable
- Les compagnies classiques ont besoin d'un hub et les aéroports (souvent publics) ont besoin des revenus générés par les compagnies
- Dans le cas des compagnies low-cost, les taxes d'aéroport et les caractéristiques opérationnelles sont les principaux facteurs de décision; les aéroports (majoritairement publics et régionaux) ont besoin des compagnies aériennes pour survivre et alimenter l'économie de la région

Source: composition des auteurs

Le passage en revue des tendances ci-dessus peut se résumer de la manière suivante:

Globalement, la croissance mondiale à long terme est estimée à 5% par an, générant de la demande en termes d'expansion et d'amélioration.

Restructuration: Développement de systèmes à aéroports multiples dans les zones métropolitaines, et d'aéroports de niche (pour le tourisme ou les liaisons cargo).

Commercialisation: gestion commerciale dans une économie de marché. La performance économique et la rentabilité deviennent des critères fondamentaux.

Mondialisation: alliances transnationales entre compagnies aériennes et aéroports, mettant en place les bonnes pratiques dans le monde entier.

Évolution technologique: favorisant les transporteurs intégrés et réorganisant la manutention par le biais du commerce et de la billetterie électroniques.

Réseaux d'aéroports, réseaux de compagnies, coentreprises et alliances aéroports-compagnies.

Nouvelle concurrence modale: train à grande vitesse, améliorations et investissements dans les infrastructures compétitives et dans la sophistication du modèle commercial modal (trains à grande vitesse, etc.).

Autres (villes aéroportuaires, aéroports spécialisés répondant aux besoins spécifiques des compagnies aériennes et des transporteurs).

Un examen des nouvelles tendances semble indiquer un besoin de changement de paradigme pour effectuer les projections concernant le futur du transport aérien. Dans l'ensemble, il est nécessaire d'adopter une perspective intégrée globale du secteur à l'aide d'une approche systémique. Il est ainsi nécessaire d'associer les forces agissantes des compagnies aériennes et des aéroports, d'analyser les effets croisés sur le secteur du transport aérien dans son intégralité, d'observer les interférences globales réciproques entre nations et continents (distribution de la demande irrégulière dans le temps et dans l'espace) et l'évolution des variables économiques, sociales, technologiques, politiques et entrepreneuriales. Enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'un des scénarios possibles pour l'avenir est une réduction de la mobilité portée par le développement rapide des technologies de l'information ainsi que par les chaînes de transport intégrées faisant appel à plusieurs modes différents afin d'optimiser des solutions de transport durables. Les principaux moteurs de ce changement de paradigme peuvent résulter de problématiques telles que: la préservation de l'environnement et des sources d'énergie, la pression en faveur de solutions durables qui entraîne une réduction des besoins en matière de mobilité, la technologie et l'interopérabilité (par ex. la taille des avions, les unités de chargement, l'exploitation tous temps, les systèmes de transport intelligents, la lutte contre la densité de trafic élevée et les problèmes d'encombrement, etc.), la diversification des modèles d'entreprise pour maintenir la rentabilité des transporteurs).

Les nouveaux défis auxquels le secteur doit faire face peuvent se résumer de la façon suivante:

Être capable de fournir un service au moins équivalent avec moins de ressources.

Faire face à de nouvelles exigences, notamment en termes de sécurité.

Le partage de données avec des entités tierces.

Les aéroports doivent se concurrencer les uns les autres pour le transfert des passagers tout en développant des infrastructures attractives pour des segments spécifiques de clients.

Les alliances ont franchi une nouvelle étape: d'abord compagnie - compagnie, puis compagnie - aéroport, et maintenant compagnies - aéroports - réseau ferré (pour les passagers) ou routier (pour le fret). Il est très probable qu'à l'avenir de nouveaux actifs et/ou partenaires financiers interviendront dans le secteur; l'intermodalité est le nouveau creno, aussi bien pour les passagers que pour le fret, et amène de nouveaux agents, de nouveaux processus et de nouvelles technologies dans le système du transport aérien.

Développement de nouvelles alliances intermodales qui amèneront inévitablement de nouveaux agents dans le secteur.

Faire face à de nouvelles méthodes de gestion des actifs visant à réduire les coûts non récupérables du secteur.

Section 3 : les tendances actuelles du secteur.

1. L'incroyable ascension des compagnies low cost :

Le trafic des compagnies européennes à bas tarifs ne cesse de progresser cette dernière décennie, à l'inverse des acteurs traditionnels. Au point que Ryanair pourrait devenir le numéro 1 européen en termes de passagers transportés.

Les principales compagnies aériennes low cost en Europe ont déjà dévoilé les chiffres de trafic. Même si on ne connaît pas encore ceux des transporteurs traditionnels, le dynamisme des Ryanair, EasyJet ou autre Norvegian est éloquent. Une tendance que l'on retrouve au niveau mondial : selon les dernières estimations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les compagnies low cost devraient dépasser le milliard de passagers transportés en 2017 au niveau mondial.

Sur l'ensemble de 2016, l'irlandais Ryanair, poids lourd du low cost en Europe, a transporté près de 117 millions de passagers, un chiffre en croissance de 15% sur an. Sur le seul mois de décembre, la compagnie dirigée par Michael O'Leary, a porté 9 millions de clients, soit 20% de mieux qu'en 2015. Le tout avec un niveau de remplissage des avions très élevé, en hausse de 3 points à 94%.

EasyJet, l'autre géant de l'aérien à bas prix, a enregistré une croissance de 6,6% sur l'année et a frôlé les 75 millions de passagers transportés. Son taux de remplissage s'est maintenu à 91,5%, contre 91,6% un an plus tôt.

De son côté, Norvegian, le numéro 3 du secteur en Europe, a réalisé un nouveau record de trafic à 29,3 millions de passagers, soit 14% de mieux qu'en 2015. Le taux moyen de remplissage de ses avions s'est aussi amélioré de 1,5 point, à 87,7% sur l'année. La compagnie norvégienne a ouvert 34 nouvelles lignes en 2016 et a profité de sa stratégie d'ouverture du modèle low cost aux vols longs courriers. C'est cette nouvelle donne qui fait peser un danger supplémentaire sur les acteurs historiques du secteur.

En face, du côté des Air France-KLM, Lufthansa ou autre IAG (British Airways, Iberia), ce n'est pas tout à fait le même tempo.

A fin novembre, le groupe Lufthansa avait transporté près de 102 millions de passagers, soit 1,6% de mieux qu'en 2015, pour un taux de remplissage de ses appareils de 79,2%. En nombre de passagers, le géant allemand devrait donc perdre son leadership au profit de Ryanair.

Le groupe franco-néerlandais Air France-KLM cumulait 86,2 millions de clients transportés, en hausse de 3,7%, une croissance largement due justement à sa filiale low cost Transavia (12,5 millions de passagers, +22,1% sur un an). Sinon l'activité de Air France et KLM était en hausse de 1,2%, à 73,7 millions de passagers. Profitant de l'intégration de Aer Lingus et aussi du dynamisme de sa filiale à bas tarifs Vueling, le groupe aérien IAG s'en sort plutôt bien avec 93,6 millions de passagers cumulés fin novembre (+6,4% à données comparables).

Ce qui compte dans l'aérien n'étant pas seulement le nombre de passagers embarqués mais aussi la distance sur laquelle ils sont transportés, les compagnies historiques, profitant de leurs activités longs courriers, devraient encore dominer le marché quelques temps. Mais à ce rythme, le classement pourrait vite changer, à plus forte raison si les compagnies low cost se développent sur les vols intercontinentaux. On comprend pourquoi Air France, British Airways et Lufthansa comptent de plus en plus sur leurs filiales à bas coûts.

2. Croissance du nombre de passagers des transports aérien

2.1 Les six clés du transport aérien mondial

• Delta première compagnie mondiale en nombre de passagers :

Delta Air Lines est numéro un mondial avec 120,6 millions de voyageurs transportés. Elle devance une autre compagnie américaine, Southwest Airlines, qui en a transporté 115,3 millions. La troisième est une compagnie chinoise, China Southern Airlines (91,5 millions de passagers). Dans le «top 5», deux autres compagnies américaines, United Airlines (90,2 millions) et Americain Airlines (86,8 millions).

• Star Alliance :

En tête Parmi les trois grandes alliances mondiales, Star Alliance - construite autour de Lufthansa - a été la plus importante avec 26,6% du trafic (en chiffre d'affaires par passager au kilomètre). Elle est suivie par Skyteam (20,1%) et Oneworld (15,4%).

• L'Asie-Pacifique a dépassé le milliard de passagers transportés :

Dans le classement des régions du monde dont les compagnies aériennes ont transporté le plus de voyageurs, l'Asie-Pacifique occupe la première position avec 1,012 milliard de passagers ce qui représente une progression de 9,3% par rapport à 2012. L'Europe est en deuxième place avec 825,9 millions de voyageurs. Arrivent ensuite l'Amérique du Nord

(818,9 millions), puis l'Amérique latine et les Caraïbes (240,5 millions). Le Moyen-Orient et l'Afrique ont respectivement totalisé 157,9 millions et 73 millions de passagers.

• Emirates championne du cargo :

Emirates est la compagnie qui a transporté le plus de fret (2,1 millions de tonnes transportées en 2013) derrière les deux géants du transport Federal Express (7,1 millions de tonnes) et UPS Airlines (4,1 millions). Korean Air et Cathay Pacific occupent la 4e et la 5e place. Le transport aérien de marchandises a connu globalement une très légère hausse de trafic en 2013 de 1,8% par rapport à 2012.

• La ligne la plus fréquentée: Jeju-Séoul, en Corée du Sud :

Jeju-Séoul, en Corée du Sud, est la ligne aérienne la plus fréquentée au monde avec presque 10 millions de passagers en 2013. Les lignes domestiques asiatiques sont en tête du palmarès. En deuxième position, Sapporo-Tokyo au Japon, dépasse les 9 millions, et Fukuoka-Tokyo totalise plus de 8 millions. Loin derrière, Hongkong-Taipei est la première ligne aérienne internationale empruntée avec 4,9 millions de passagers en 2013, plus fréquentée que Londres- Dublin, la deuxième avec 3,6 millions. Djakarta-Singapour est la troisième avec 3,4 millions de passagers.

• trois milliards de passagers aériens dans le monde :

Au total, les compagnies ont transporté 3,12 milliards de passagers en 2013. Elles ont ajouté plus de 1100 liaisons aller et retour et 600.000 fréquences ce qui au final représente 50.000 liaisons directes et 31,5 millions de fréquences. L'Association internationale du transport aérien (Iata) constate que les prix du transport aérien ont chuté de 7,4% en 2013 par rapport à l'année précédente

2.2. Forte hausse du trafique aérien de passagers.

Le nombre de passagers dans les avions a atteint un record de 3,7 milliards de personnes en 2016, porté par une très forte hausse du trafic aérien au Proche-Orient et en Asie-Pacifique.

Le trafic aérien de passagers a connu une nouvelle année de forte croissance en 2016, avec un bond de 6,3% par rapport à l'année précédente et un nombre record de 3,7 milliards de passagers, a annoncé jeudi 2 février l'Association internationale du transport aérien (IATA). "La connectivité a augmenté avec la création de 700 nouvelles lignes et une baisse de 44 dollars en moyenne sur les billets a contribué à rendre encore plus accessibles les voyages en avion", a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général de l'IATA.

Il s'agit de la 2e plus forte hausse du trafic passagers depuis 2010, après celle de 2015 (+6,5%). La moyenne des 10 dernières années s'établit à 5,5%, indique un communiqué de l'association qui représente 265 compagnies aériennes dans le monde. Le communiqué indique par ailleurs que la capacité des compagnies aériennes a augmenté de 6,2% et que le taux d'occupation des sièges a progressé de 0,1 point de pourcentage, pour atteindre le niveau record de 80,5%.

Hausse de 11,8% au Proche-Orient

La plus forte hausse du trafic passager a été enregistrée par les compagnies du Proche-Orient (+11,8%), suivies de celles de la région Asie-Pacifique, qui représentent un tiers du trafic global, avec une hausse de 8,3%. Les compagnies d'Amérique Latine, qui avaient connu en 2015 une hausse de +9,3%, ont subi un ralentissement l'an dernier. Le trafic passagers n'a progressé que de 7,4%, en raison notamment des difficultés politico-économiques du Brésil, le plus grand marché de la région. A noter la forte progression des compagnies africaines, qui stagnaient jusqu'ici en queue de classement. Le trafic passager a bondi de 7,4% en 2016, soit la meilleure performance depuis 2012. En 2015, il n'avait augmenté que de 3%.

Le trafic en Europe se maintient, avec une hausse de 4,8% (+5% en 2015), mais les compagnies européennes conservent néanmoins le record de taux d'occupation des sièges avec 82,8%.Ce sont les compagnies aériennes d'Amérique du Nord qui se classent en dernière position, avec une progression de 2,6% seulement, contre 3,2% en 2015. Le patron de l'IATA a toutefois mis en garde contre les tentations protectionnistes qui pourraient entraver le développement du transport aérien. "La sécurité et la compétitivité doivent, bien sûr, figurer toujours à la première place pour les gouvernements.

.

3. Tendances futures du secteur aérien :

Un trafic aérien mondial doublé d'ici 2036

Les projections de l'Association du transport aérien international (**IATA**) indiquent que le nombre de passagers aériens va **presque doubler d'ici 2036**, atteignant **7,8 milliards** de voyageurs.

L'IATA précise dans une présentation du 24 octobre 2017 que le nombre de passagers aériens sera dans 18 ans presque le double des quatre milliards de voyageurs de cette année. Cette prévision se fonde sur le **taux de croissance annuel** composé (TCAC) de **3,6%** indiqué dans la plus récente mise à jour de la prévision sur 20 ans concernant les voyages aériens. « *Tous les indicateurs annoncent un accroissement de la demande de connectivité mondiale. Le monde doit se préparer à une multiplication par deux du nombre de passagers au cours des 20 prochaines années* », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA dans un communiqué. « *Cette nouvelle est formidable sur le plan de l'innovation et de la* **prospérité**, *qui dépend des liaisons aériennes. Cela représente un énorme* **défi** *pour les gouvernements et l'industrie, qui devront s'assurer que nous pourrons satisfaire cette demande* », a-t-il ajouté.

Selon l'IATA, le plus important catalyseur de la demande sera la **région Asie-Pacifique :** elle sera la source de plus de **la moitié des nouveaux passagers** au cours des deux prochaines décennies. Le moment où la **Chine**remplacera les États-Unis comme plus important marché aérien du monde (en fonction du trafic à destination, en provenance et à l'intérieur du pays)

s'est rapproché de deux ans par rapport à la prévision de l'an dernier. « Nous prévoyons maintenant que cela se produira vers 2022, en raison d'une combinaison de facteurs, à savoir la croissance légèrement plus rapide en Chine et la croissance légèrement plus lente aux Etats-Unis », précise l'IATA. Le Royaume-Uni sera relégué au cinquième rang, surpassé par l'Inde en 2025 et par l'Indonésie en 2030. La Thaïlande et la Turquie feront leur entrée dans le groupe des dix plus grands marchés, tandis que la **France**et l'Italie seront reléguées aux 11e et 12e rangs, respectivement.

Plusieurs **risques** sont associés à la prévision, prévient toutefois l'IATA : l'optimisation des avantages potentiels de la croissance de l'aviation dépendra du niveau de **libéralisation commerciale** et de **facilitation des visas**. Si le protectionnisme commercial et les restrictions aux voyages sont mis en place, les avantages de la connectivité aérienne seront amoindris et la croissance pourrait descendre à 2,7%, soit 1,1 milliard de passagers en moins annuellement en 2036. Inversement, si la libéralisation s'accentue, la croissance annuelle pourrait augmenter de deux points de pourcentage, ce qui triplerait le nombre de passagers au cours des 20 prochaines années.

La planification de la croissance exigera le renforcement des partenariats entre l'industrie aérienne, les communautés et les gouvernements, en vue d'agrandir et de **moderniser les infrastructures**. Les pistes, les aérogares et les accès routiers aux aéroports seront soumis à des pressions croissantes. Il faudra des solutions innovatrices à ces problèmes, ainsi qu'aux problèmes liés à la sûreté, au traitement des bagages, à la manutention du fret et à d'autres activités. Et il est urgent de réformer la gestion du trafic aérien pour réduire les délais, les coûts et les émissions, souligne l'IATA. « *La croissance de la demande va entraîner des problèmes importants sur le plan des infrastructures. La solution ne viendra pas de processus plus complexes ou de la construction d'aéroports de plus en plus gros, mais des* **nouvelles technologies** *pour faire sortir certaines activités des aéroports, simplifier les processus et améliorer l'efficience. Nous sommes persuadés que les partenariats au sein de l'industrie et au-delà apporteront des solutions durables permettant une croissance continue* », ajoute M. de Juniac.

L'industrie aérienne a adopté une stratégie vigoureuse pour réduire son **impact environnemental**, et en particulier ses émissions de carbone. « *Aucune industrie n'a fait plus que l'aviation pour respecter ses obligations environnementales. Nos cibles ambitieuses concernant la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et la réduction de moitié, par rapport au niveau de 2005, de nos émissions de CO2 à partir de 2050 s'accompagnent d'une stratégie globale. Notre objectif immédiat est de collaborer avec les gouvernements pour accroître la production de carburants d'aviation durables et assurer l'efficience de la gestion du trafic aérien, ce qui entraînera d'importantes réductions des émissions. Et à compter de 2020, le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) jouera un rôle majeur dans la poursuite de nos objectifs* », rappelle aussi le dirigeant.

Les cinq marchés ayant la croissance la plus rapide, c'est-à-dire le plus grand nombre de passagers supplémentaires par année en 2036, seront :

•La **Chine** (921 millions de nouveaux passagers, pour un total de 1,5 milliard)
•Les **États-Unis** (401 millions de nouveaux passagers, pour un total de 1,1 milliard)
•L'**Inde** (337 millions de nouveaux passagers, pour un total de 478 millions)
•L'**Indonésie** (235 millions de nouveaux passagers, pour un total de 355 millions)
•La **Turquie** (119 millions de nouveaux passagers, pour un total de 196 millions)

Plusieurs des marchés ayant la plus rapide croissance ont un taux de croissance annuel composé de plus de 7,2 %, ce qui signifie que ces marchés vont doubler en taille chaque décennie. La plupart d'entre eux sont en **Afrique**, notamment la Sierra Leone, le Bénin, le Mali, le Rwanda, le Togo, l'Ouganda, la Zambie, le Sénégal, l'Éthiopie, la Côte d'Ivoire, la Tanzanie, le Malawi, le Tchad, la Gambie et le Mozambique.

Croissance régionale

• Les routes à destination, en provenance et à l'intérieur de l'**Asie-Pacifique** seront fréquentées par 2,1 milliards de passagers supplémentaires par année d'ici 2036, ce qui portera le nombre total à 3,5 milliards. Le taux de croissance annuel moyen de 4,6% sera le troisième plus élevé, après ceux de l'Afrique et du Moyen-Orient.
• La région **Amérique du Nord** aura une croissance annuelle de 2,3% et en 2036, le nombre total de passagers sera de 1,2 milliard, soit 452 millions de passagers supplémentaires par année.
• L'**Europe** aura aussi une croissance de 2,3%. Il y aura 550 millions de passagers de plus par année, et le marché total sera de 1,5 milliard de passagers.
• Les marchés d'**Amérique latine** auront une croissance de 4,2%, ce qui portera le nombre total de passagers à 757 millions, soit 421 millions de plus qu'aujourd'hui.
• Le **Moyen-Orient** connaîtra une forte croissance (5,0%) et il y aura 322 millions de passagers de plus sur les routes à destination, en provenance et à l'intérieur de la région d'ici 2036. Le marché total atteindra 517 millions de passagers.
• **L'Afrique** aura une croissance de 5,9%. D'ici 2036, il y aura 274 millions de passagers de plus par année, pour un total de 400 millions de passagers.

Conclusion :

Le but de ce chapitre était de permettre la compréhension des développements possibles dans le secteur avent et après 2010. Le transport aérien étant un secteur à forte intensité de capital et subissant des changements technologiques organisationnels très rapides, il a constamment besoin de perspectives sur les futures évolutions du marché.

Il n'existe pas un seul marché homogène du transport aérien. Il s'agit plutôt d'une configuration de divers sous-marchés interconnectés qui interagissent

Chapitre III : L'impact de la crise financière sur le secteur du transport aérien européen.

Introduction :

Cette étude de cas est destinée à fournir des informations contextuelles au sujet d'un certain nombre d'éléments essentiels expliquant l'impact de la crise financière sur le secteur européen du transport aérien. Pour commencer, l'impact actuel de la crise économique en terme de transport de fret et de transport de passagers est analysé à l'aide d'un ensemble d'indicateurs-clés, tels que les données de trafic et de capacité, les données micro- et macroéconomiques ainsi que les chiffres de l'emploi. Ensuite, nous allons décrire des scénarios possibles de développement à moyen terme pour le secteur du transport aérien en relation avec les prévisions d'évolution de l'économie générale.

Section 1 : Conséquences de la crise sur le plan économique et social.

1.1. Privatisation ou la fin des compagnies nationales.

L'ancienne domination du marché par les compagnies nationales entièrement ou majoritairement contrôlées par les autorités nationales a disparu. Les anciennes compagnies nationales ont été privatisées ou sont en cours de privatisation, entièrement ou partiellement. Les nouveaux entrants sont presque toujours financés par des capitaux privés. Les cas de British Airways, Air France, Alitalia et d'autres montrent bien de quelle manière les participations publiques se réduisent de plus en plus, voire, dans certains cas, disparaissent complètement. On ne sait pas encore si la crise économique actuelle aura une influence sur les plans de privatisation des quelques compagnies restant majoritairement publiques (par ex. TAP Air Portugal).

Le fait que certaines compagnies entrent au capital d'autres transporteurs est tout aussi intéressant. Cette tendance s'est encore intensifiée sous l'impulsion de la crise économique, en raison notamment du besoin de recapitalisation de certaines compagnies aériennes.

Les vagues de privatisations génèrent également des stratégies compétitives. En 2006, Ryanair a acquis une minorité de blocage dans Aer Lingus, ce qui a facilité sa propre offre pour l'ancienne compagnie nationale et lui a permis d'empêcher d'autres acteurs de faire des offres. L'État irlandais a conservé 25,4% du capital de la compagnie. Cette bataille pour le contrôle d'Aer Lingus montre comment les pouvoirs publics peuvent se retrouver entraînés dans une lutte sans merci pour le contrôle d'un transporteur largement privatisé.

La vague de privatisation est également sensible dans le secteur aéroportuaire. À l'avenir, les transporteurs seront de plus en plus confrontés à des aéroports privés. L'objectif principal est désormais la maximisation des profits. Il en résulte des négociations bilatérales entre deux entreprises mues par la recherche d'un profit maximal et qui doivent tenir compte des

alternatives dont dispose leur adversaire. La crise économique aura nécessairement une influence sur les prix et les résultats du processus, mais pas sur le cadre de négociation.

1.2. Plus de faillites.

Les faillites et acquisitions dans le transport aérien étaient rares à l'époque des compagnies nationales. Les événements de ce type sont toutefois devenus plus courants, et cet état de fait a eu une influence significative sur le fonctionnement du marché et sur la concurrence. À titre d'illustration, le tableau 8 fournit une présentation des faillites, fusions et acquisitions récentes dans le secteur européen des compagnies aériennes (données 2009, jusqu'au 10 septembre).

Quels types de compagnie font faillite? Ce qui est frappant, c'est que les compagnies concernées sont souvent des compagnies internationales de taille moyenne. Doganis (2001) soutient que ces compagnies sont «trop petites pour être des acteurs mondiaux et trop grosses pour être des spécialistes de niche». Leur mission n'est pas clairement définie, elles ont généralement du mal à prendre les meilleures décisions stratégiques et dans la plupart des cas, elles sont sous-capitalisées.[1]

Aux États-Unis, la situation est différente. Tout d'abord, de nombreuses compagnies ont récemment fait appel à la protection du chapitre 11 (de la loi américaine sur les faillites) contre les créanciers. Dans le même temps, des mesures de réorganisation ont été prises et de nouveaux accords, revus à la baisse, ont été négociés avec les différents partenaires.[2] Les conséquences sont doubles: les grandes compagnies ressortent généralement du chapitre 11 avec une structure des coûts réduite (à la suite d'importantes réductions de personnel, par ex.) et sont donc beaucoup plus compétitives, mais leurs partenaires régionaux subissent une pression extrêmement forte et doivent adapter leur stratégie. Ceci peut affecter la compétitivité des transporteurs européens qui ne peuvent profiter d'un dispositif de protection pour réduire leurs coûts.

[1] Le secteur aérien dans sa future configuration de sous-marchés en interaction restera un secteur à forte intensité de capital.

[2] Dans ce contexte, David Field écrit: «Usant du pouvoir de la faillite, les grandes compagnies américaines ont forcé leurs partenaires régionaux à voler pour moins, mais leur ont donné plus de liberté de voler pour d'autres compagnies». Et il ajoute: «Par le biais de leurs pouvoirs dans leur situation de faillite, Delta et Northwest ont soumis presque tous les vols régionaux à de nouvelles offres compétitives, et la pression à la baisse sur les marges s'est répandue dans tout le secteur.» (Flight International, 22-28 mai 2007, p. 32).

Tableau 6: Faillites, fusions et acquisitions dans le secteur des compagnies aériennes européennes

DATE	COMPAGNIE	PAYS	DÉBUT DES ACTIVITÉS	ÉVÈNEMENT
17.01.2009	FlyLAL	Lituanie	1938	Faillite
19.01.2009	Apatas Air	Lituanie	1994	Faillite
24.01.2009	Nordic Airways	Suède	2006	Faillite
16.03.2009	EuroAir	Grèce	1995	AOC (certif. De transport) retiré
31.03.2009	Blue Wings	Allemagne	2003	
27.04.2009	Air Sylhet	Royaume-Uni	2007	Faillite
1.05.2009	LTU International Airways	Allemagne	1955	Fusion avec Air Berlin
1.05.2009	ThomsonFly	Royaume-Uni	2004	Devenue Thomson Airways
1.05.2009	First Choice Airways	Royaume-Uni	1987	Devenue Thomson Airways
6.05.2009	Open Skies	Royaume-Uni	2007	Transféré à Elysair
1.07.2009	Cargo B	Belgique	2007	Faillite
9.07.2009	Clickair	Espagne	2006	Fusion avec Vueling
24.07.2009	MyAir	Italie	2004	Faillite
1.09.2009	SkyEurope	Slovaquie	2002	Faillite

Source:
http://www.airlineupdate.com/airlines/airline_extra/defunctairlines/defunctairlines_index.htm

Il semblerait que la tendance de ces dernières années va se poursuivre, aboutissant à une consolidation avec un nombre réduit de compagnies à grand réseau et un nombre réduit de grosses compagnies low-cost. Cette évolution aura à n'en pas douter des conséquences sur la structure et le comportement du marché et elle peut amener un risque d'abus de position dominante. Les compagnies n'appartenant pas à des alliances stratégiques seront probablement victimes de faillites ou deviendront les cibles privilégiées d'acquisitions et des fusions (Meersman et. al., 2008, p.83).

1.3. Extrême volatilité du marché du fret aérien.

Jusqu'en 2008, le fret aérien était un marché en croissance. Bien qu'il soit traditionnellement considéré comme un produit dérivé du transport de passagers, un certain nombre de compagnies se sont concentrées exclusivement sur ce segment (Herman and Van de Voorde, 2006).[3] Le fret aérien est devenu un produit hétérogène, du transport en soutes au transport express en passant par les intégrateurs.

L'importance croissante du transport spécialisé dans le fret est due à la combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, la capacité de fret disponible dans les avions de passagers est insuffisante pour répondre à la demande croissante. Deuxièmement, il existe un fort déséquilibre entre les volumes de fret à l'aller et au retour sur certaines lignes, si bien qu'une structure de réseau différente s'impose d'elle-même. De plus, une tendance à la consolidation en cours provoque le regroupement du fret dans des hubs, avec des volumes plus importants et des opérations tout cargo plus compétitives à la clé.

On prévoyait pour le fret aérien une croissance plus rapide que pour le transport de passagers. Mais certains aéroports ont signalé en 2009 des baisses de transit extrêmement importantes, jusqu'à 50% dans certains cas. C'est le résultat d'une combinaison de facteurs: des transporteurs qui changent d'aéroport (par ex. Ethiopian qui passe de Bruxelles à Liège), une baisse de fréquence des vols, des fusions de lignes et des faillites. Mais tant que le fret aérien contribuera à la maximisation des profits et à augmenter les parts de marché, les transporteurs continueront à opérer sur ce marché, en complément des vols passagers ou en configuration tout cargo.

1.4. Augmentation des capitaux étrangers.

La mondialisation ne concerne pas seulement les mouvements passagers et de marchandises. Elle concerne également les mouvements du travail, de l'information et des capitaux. C'est également le cas dans un secteur mondialisé comme le transport aérien. La désaffection du concept de compagnie nationale, caractérisée par un mouvement de réduction du financement public et par l'entrée de capitaux privés, a entraîné une évolution importante en matière de structure capitalistique et industrielle. Pour certaines compagnies, et même certains aéroports, nous avons pu observer un mouvement en trois phases. Il y a tout d'abord la phase de désintégration, au cours de laquelle la compagnie se recentre sur son cœur de métier. Dans un second temps, les activités jugées non essentielles comme la restauration, la manutention et la maintenance, sont vendues. Enfin, dans une troisième phase, cette évolution est généralement combinée à l'entrée de capitaux extérieurs.[4]

[3] Les compagnies spécialisées dans le transport du fret opèrent généralement sur le marché spécifique et irrégulier du transport aérien de fret. Il s'agit souvent de petites compagnies non cotées, il n'existe donc pas de données officielles sur leurs résultats opérationnels et financiers (Herman and Van de Voorde, 2006)

[4] Il serait intéressant d'analyser la stratégie de certaines compagnies du Moyen-Orient comme Etihad et Emirates. Une compagnie comme Etihad, basée à Abu Dhabi, possède d'importantes réserves de liquidités et présente une stratégie claire d'expansion de sa flotte et de son réseau. La croissance qu'elles recherchent peut être obtenue par croissance autonome et/ou en prenant des participations dans la

Les fonds d'investissement privés ont fait leur entrée dans le secteur de manière de plus en plus marquée. (Le tableau 7) présente un certain nombre de mouvements de capitaux significatifs impliquant des fonds privés sur le marché belge du transport aérien.

Tableau 7: Fonds privés dans le secteur du transport aérien belge

DATE	CIBLE	ACQUÉREUR	MILLIONS €
Novembre 2004	BIAC (70%)	Macquarie Bank	735
Juillet 2005	Aviapartner	3i	165

La question qui se pose est de savoir si l'entrée de capitaux de fonds privés dans le transport aérien n'est pas contraire aux intérêts à long terme des compagnies. Les groupes de capital à risque revendent en général assez rapidement, après une période de trois à cinq ans. Reste à voir dans quelle mesure les mouvements cycliques du transport aérien peuvent faire problème à cet égard et dans quelle mesure les éventuelles sorties des groupes de capital à risque du capital des compagnies et des aéroports pourront entraîner de nouveaux mouvements de consolidation. On observe déjà dans le secteur aéroportuaire une forte concentration au profit de quelques grands groupes: BAA (Royaume-Uni), Aena (Espagne), Fraport (Allemagne), Aéroport de Paris (France), Macquarie Airports (Australie), Schiphol (Pays-Bas), Ferrovial (Espagne). Une tendance comparable touche le secteur des services au sol, avec des sociétés comme Ferrovial, Aviapartner (ou la holding 3i), Menzies et Globeground.

Toutefois, la crise actuelle semble avoir rendu nerveux certains investisseurs de capital à risque. Ils aimeraient revendre (une partie de) leurs participations en raison d'un besoin de liquidités. Mais le nombre d'acheteurs potentiels est actuellement très limité et les prix sont bas.

1.5. Baisse de l'emploi.

La demande de transport aérien est une demande induite. Le même raisonnement s'applique à la demande d'emploi. L'emploi évolue en fonction de l'activité économique du transport aérien, c'est-à-dire de l'offre de transport aérien. Étant donné qu'en raison de la crise économique, la demande et l'offre de transport aérien ont diminué, l'emploi a également

structure de capital d'autres compagnies. Quelle est la probabilité que des compagnies européennes deviennent des cibles quand elles rencontreront des problèmes de liquidité?

diminué. (Le tableau 8) donne une vue d'ensemble des dernières annonces de licenciements dans les compagnies aériennes européennes.

Tableau 8: Sélection de notifications de licenciements (compagnies aériennes)

COMPAGNIE	DATE DE L'ANNONCE	LICENCIEMENTS	COMMENTAIRES
SAS	4 février 2009	8 600 sur 23 000	
	12 août 2009	1 000 à 1 500 licenciements supplémentaires	
Virgin Atlantic	12 février 2009	600 sur 9 000	
Ryanair	12 février 2009	200	À l'aéroport de Dublin
Air France/KLM	15 avril 2009	3 000 sur 100 000	Dans les deux ans à venir
Lufthansa	16 juillet 2009	400 employés administratifs	30 juin 2009: 2574 employés de moins que l'année précédente
United Airlines	23 juillet 2009	9 000 licenciements	Avant fin 2009
Aeroflot	17 septembre 2009	2 000 emplois	Dans les 6 prochains mois, possibilité de passer à 6 000 licenciements
LOT	6 octobre 2009	400 sur 3 500	Jusqu'en mai 2010
British Airways	6 octobre 2009	1 700 sur 14 000 personnels de cabine au Royaume-Uni	
Aer Lingus	7 octobre 2009	676 sur 3 900 (dans les deux ans à venir)	489 pilotes, personnels de cabine et au sol, et 187 employés administratifs

Source: sites Internet des compagnies et communiqués de presse

Il faut également tenir compte des effets induits pour les sociétés fournissant des services complémentaires (manutention au sol, maintenance, etc.). (Le tableau 9) donne une sélection de notifications de licenciements dans d'autres branches du transport aérien.

Tableau 9 : Sélection d'annonces de licenciements dans d'autres branches du Transport aérien

	LICENCIEMENTS (ANNONCÉS EN 2009)	COMMENTAIRES
Constructeurs aéronautiques		
Cessna	5 500 licenciements en 2009; 8 200 licenciements depuis 2008	
Cirrus	58 licenciements	
Embraer	4 000 licenciements	20% du personnel
Bombardier	1 360 licenciements	
Boeing	4 500 licenciements	
Sonaca	440 licenciements	
Contrôle aérien		
Nederlandse Luchtverkeersleiding	100 licenciements (2009-2010)	10% du personnel
Prestataires de services		
Menzies Aviation (à Schiphol)	100 licenciements	Peut monter jusqu'à 280 licenciements
Sabena Technics	371 licenciements	
Autorités aéroportuaires		
Brussels Airport Company	15 licenciements	

Source: sites Internet des compagnies et communiqués de presse

Section 2 : conséquences de la crise sur le plan institutionnel.

2.1. L'influence des fusions et des acquisitions transnationales.

Les objectifs des alliances, fusions et acquisitions sont similaires: améliorer l'efficacité opérationnelle et commerciale, obtenir de meilleurs résultats financiers, créer des améliorations industrielles et économiques grâce à des effets d'échelle et en abaissant les barrières d'entrée (Meersman et al., 2008, p. 81).

Les fusions et acquisitions ont également une nette influence sur la composition des alliances, et donc sur leurs performances économiques. Dans ce domaine, il y a beaucoup à apprendre de l'expérience du transport maritime. La raison en est que les alliances en tant que telles ne

sont pas stables, elles sont soumises à des mouvements permanents avec les entrées et sorties de partenaires qui y sont associées. L'acquisition d'Alitalia, entre autres, par Air France/KLM, n'a pas entraîné de redistribution des cartes car les deux compagnies appartenaient au groupe SkyTeam.

Il est évident qu'une vague de consolidation est inévitable. Aux États-Unis, cinq des six transporteurs internationaux étaient impliqués dans des discussions de fusion en 2007.[5] Une fusion/acquisition impliquant Continental et United Airlines serait très profitable aux deux compagnies, leurs deux réseaux n'empiétant pratiquement pas l'un sur l'autre. En revanche, les deux compagnies appartiennent à des alliances différentes. De plus, il existe des barrières économico-industrielles à prendre en compte pour ce genre de fusions.[6]

En Europe également, un mouvement de consolidation est apparu, avec des conséquences possibles sur les alliances existantes. Depuis 1999, la compagnie espagnole Iberia opérait dans le cadre d'une alliance avec British Airways, et British Airways était entrée dans le capital d'Iberia. Début 2007, la direction d'Iberia n'écartait pas la possibilité d'une alliance avec Air France/KLM ou Lufthansa. En septembre 2009, Iberia a demandé une fusion immédiate avec British Airways.[7] Ce mouvement illustre bien ce que l'avenir nous réserve: un mouvement de consolidation vers trois grands groupes européens formés autour des trois plus grandes compagnies européennes, la Lufthansa, British Airways et Air France/KLM. Cette évolution peut être accélérée par la crise actuelle.

2.2. Changement dans l'influence des gouvernements.

Le secteur du transport aérien a été dirigé et contrôlé par les pouvoirs publics pendant des dizaines d'années. L'influence des gouvernements est désormais beaucoup moins visible. Les compagnies nationales traditionnelles disparaissent, notamment parce que les pouvoirs publics vendent tout ou partie de leur participation dans le capital de ces compagnies. 'Dérégulation' est devenu le maître-mot, et l'influence des autorités nationales est désormais cantonnée à deux domaines principaux.[8] Premièrement, le secteur public va probablement continuer à fournir les infrastructures aéroportuaires de base. Deuxièmement, on attend toujours de la puissance publique une action contre toute forme d'abus de position dominante s'agissant des prix, de l'attribution des créneaux d'atterrissage ou de l'accès aux terminaux (Meersman et. al., 2008, p. 85). La crise actuelle restera sans effet sur ces points.

[5] Delta Airlines est, par exemple, en pourparlers avec Northwest Airlines, tandis que United Airlines est engagée dans des négociations séparées avec Continental et Northwest Airlines.

[6] En 2001, Northwest Airlines et Continental ont conclu un accord selon lequel chacune des deux compagnies pouvait vendre les billets de l'autre. Northwest a également obtenu le droit, sous certaines conditions, de bloquer toute fusion de Continental avec une autre compagnie.

[7] Les négociations de fusion entre British Airways et Iberia sont longues. C'est la conséquence d'une importante baisse de la valeur de l'action British Airways. Cette compagnie est extrêmement dépendante des vols et revenus transatlantiques, elle est donc beaucoup plus sensible à la récession qu'Iberia. British Airways a ainsi perdu sa force de négociation et tente de ralentir les pourparlers de fusion.

[8] De plus, les pouvoirs publics poursuivront leur participation au financement de la construction aéronautique, tout particulièrement dans les domaines de la recherche, de la conception et du lancement de nouveaux types d'avions.

Parallèlement à cela, on peut s'attendre à ce que les autorités (supra)nationales jouent un rôle plus important dans le domaine de l'environnement. La Commission européenne, par exemple, s'est engagée à réduire les émissions de CO2. Le transport aérien sera intégré au système communautaire d'échange de quotas d'émission SCEQE.

Le transport aérien s'inscrit déjà dans cette tendance, easyJet a mis en place en 2007 son programme «eco-friendly aircraft design», qui doit permettre de diviser par deux les émissions de dioxyde de carbone et par quatre les émissions d'oxydes d'azote d'ici 2015.[19]L'IATA, quant à elle, a lancé son objectif d'émission zéro pour le secteur du transport aérien. La question de l'environnement a toutes les chances de devenir le centre des débats au sein du secteur des compagnies aériennes.

Section 3 :'impact de la crise sur la dynamique concurrentielle du secteur tu transport aérien.

3.1. Alliances, consolidation et spécialistes de niches.

Il convient de distinguer clairement les transporteurs à réseau mondial des spécialistes de niche (Meersman et. al., 2008, p. 78). Les transporteurs à réseau mondial se sont consolidés par l'intermédiaire d'alliances dites stratégiques en un nombre de réseaux limités mais se faisant une concurrence féroce, aussi bien pour les passagers que pour le fret. Les spécialistes de niche ont pu exploiter des opportunités de marché se présentant d'elles-mêmes en raison des conditions géographiques, notamment en exploitant principalement de petits aéroports régionaux ou par le biais de services spécialisés comme les activités low-cost ou le transport express de fret.

Trois alliances stratégiques importantes subsistent. (Le tableau 10) présente leur composition actuelle.[9]

Tableau 10: Composition des alliances stratégiques (septembre 2009)

ALLIANCE	COMPAGNIES AÉRIENNES
Star Alliance	Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, bmi, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shangai Airlines, Singapore Airlines, South-African Airways, Spanair, Swiss, TAP Portugal, Thai Airways International, United, US Airways Regional members: Adria Airways, Blue1, Croatia Airlines

[9] Mais, malgré tout, certains transporteurs européens, comme Olympic Airlines, n'ont intégré aucune alliance. L'entrée dans une alliance n'est en effet possible qu'en cas d'absence de redondance avec le réseau existant, c'est-à-dire avec les autres membres de l'alliance. De plus, les bénéfices d'adhérer à l'alliance doivent être immédiatement perceptibles. Une intégration en profondeur dans une alliance existante risque par ailleurs d'être compliquée par les différences juridiques au niveau intercontinental.

SkyTeam	Aeroflot, Aeromexico, Air France, KLM, Alitalia, China Southern, Continental Airlines, Czech Airlines, Delta Air Lines, Korean Air Associates: Air Europa, Copa Airlines, Kenya Airways
Oneworld	American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malev, Quantas, Royal Jordanian

Source: Star Alliance (2009), SkyTeam (2009) et Oneworld (2009)

Le but des alliances est clair: offrir aux clients potentiels un réseau couvrant le plus grand nombre possible de grandes destinations tout en garantissant, voire en améliorant, la rentabilité grâce à la coopération technologique et au partage d'outils que cela implique (partage de codes, correspondances entre compagnies, etc.). La pression de la rentabilité subsistera dans un futur proche et l'on peut raisonnablement supposer que cela aura pour résultat une autre vague de concentration. La crise actuelle va encore renforcer cette tendance. On peut toutefois se demander si cette concentration se fera en intégrant de nouveaux partenaires ou par une intégration plus poussée des partenaires existants, ou encore par une combinaison des deux. Une autre question se pose: plus de concentration entraînera-t-elle la domination d'un nombre réduit de transporteurs sur le marché, avec un risque d'abus de position dominante? Ainsi, dans le cas de Star Alliance, on observe une montée en puissance de la Lufthansa, qui par exemple contrôle le capital d'Austrian, de bmi, et même de Brussels Airlines. Cette tendance à la domination du marché s'accélère avec la crise, vu le manque de capitaux des petites compagnies.[10]

Le marché de niche est en crise. Un produit entièrement nouveau, les liaisons transatlantiques en classe affaires uniquement, a été lancé en 2005. Les avions ont été réaménagés pour les voyageurs d'affaires, avec plus d'espace personnel et une procédure d'enregistrement plus rapide et moins contraignante qu'avec les compagnies classiques. Présenté comme un service bon marché, 100% classe affaires, l'objectif était de convaincre les clients de la classe économique de payer un peu plus pour un service plus personnalisé. Trois compagnies exploitaient des liaisons de ce type sur le marché Londres-États-Unis en 2007: EOS Airlines, Maxjet Airways et Silverjet. Elles ont toutes les trois disparu avant juin 2008[11].

Le succès de départ des services de ce type a incité la Lufthansa, KLM et Swiss International Airlines à lancer leurs propres liaisons transatlantiques classe affaires à partir de l'Europe continentale. Pour cela, elles coopèrent avec l'opérateur suisse PrivatAir.[12]

[10] Il n'y a jusqu'à présent aucune preuve d'abus de position dominante par l'une de ces trois alliances ou l'un de leurs membres, il n'y a donc pas lieu de prendre des mesures contre leur position actuelle sur le marché. Mais cela reste potentiellement problématique. Il serait préférable d'éviter que les anciens monopoles d'État ne soient supplantés par de futurs monopoles privés.

[11] EOS a lancé sa liaison entre Stansted et New York JFK en octobre 2005, avant de mettre fin à ses activités le 28 avril 2008. Maxxjet a cessé ses activités le 26 décembre 2007, et Silverjet le 30 mai 2008.

[12] Le système fonctionne de la manière suivante: PrivatAir loue l'avion et établit un contrat d'affrètement avec équipage avec la compagnie aérienne concernée. PrivatAir fournit l'équipage, la restauration et les

3.2. Survivances du modèle southwest (low cost).

Les compagnies low-cost se sont toujours inspirées du modèle dit Southwest. Ce modèle a fait la preuve de son succès et a été copié dans le monde entier. Il était basé sur le respect strict d'un certain nombre de principes: court courriers, point à point, lignes denses uniquement, maximisation des heures de vol, utilisation d'aéroports secondaires, fréquentation élevée du service, pas de retards. Il visait à combiner bas coûts, prix bas, demande élevée et forte utilisation de la capacité (voir Macário et. al, 2007).

Le marché européen du transport aérien low-cost est également fortement touché par la récession. Mais, dans le même temps, Ryanair a annoncé pour la période 1er avril – 30 juin 2009 (deuxième trimestre) une augmentation de ses bénéfices de 21% par rapport à la même période de l'année précédente. Les compagnies low-cost augmentent leurs parts de marché au détriment des compagnies traditionnelles et des compagnies de charters. Une question importante se pose: le taux de croissance passé pourra-t-il se maintenir à l'avenir?

Une analyse de la Deutsche Bank de mai 2007 prévoyait une augmentation d'environ 15% en volume de marché du low-cost à la suite du transfert d'autres segments du transport aérien, de la croissance du PIB et d'une hausse très modeste de la propension à voyager. Cette analyse prévoyait également une croissance annuelle inférieure à 15% pour toutes les grandes compagnies low-cost, à l'exception de Ryanair, qui devrait connaître une croissance annuelle de 20% (Deutsche Bank, 2007, p. 5). Cette perspective semble encore plus plausible si l'on observe la stratégie d'investissement de compagnies comme Air Berlin, Ryanair et easyJet. Le (tableau 11) donne une vue d'ensemble des commandes et livraisons d'avions.

Tableau 11 : Estimation du nombre d'avions et de passagers transportés par les Compagnies low-cost européennes jusqu'en 2012

	2005	2006	2007 F	2008 E	2009 E	2010 E	2011 E	2012 E
Number of aircraft easyJet	108	120	143	160	177	194	211	228
Ryanair	87	113	132	152	172	192	212	225
others	152	181	221	260	302	347	395	458
Total	347	414	495	572	651	733	818	910
Passengers (millions)								
easyJet	28	34	38	42	46	51	55	60
Ryanair	31	41	48	55	62	69	76	81
others	45	56	67	79	92	106	122	141
Total note: F - forecast; E -estimate	105	130	152	176	201	227	253	282

Source: Lopes (2005), sites Internet des compagnies, calculs des auteurs

animations en vol, elle prend en charge la maintenance et tous les risques opérationnels. La compagnie partenaire commercialise le service et vend les billets.

Légende:

Number of aircraft	Nombre d'avions
Others	autres
Total	Total
Passengers (millions)	Passagers (en millions)
Others	autres
Note:	F – prévision, E – estimation

Il est évident que la crise économique actuelle a un impact négatif sur les compagnies lowcost. L'augmentation des prix de certains éléments devient également de plus en plus probable, ce qui entraînerait un ralentissement de la croissance. Certains signes indiquent que le marché atteint un degré de maturité (MINTeL, 2006). De plus, en lançant des liaisons vers des destinations comme Gran Canaria ou Tenerife à partir d'aéroports comme Bruxelles ou Londres, une compagnie comme Ryanair risque d'enfreindre certaines règles de base de l'ancienne approche low-cost. Est-ce la fin du modèle Southwest?

3.3. Nouveaux entrants sur le marché et agressivité accrue.

Le transport aérien constitue un parfait exemple de la réaction potentielle face aux nouveaux entrants dans un secteur donné. Face au lancement d'un nouvel entrant sur une liaison donnée, il y a de fortes chances pour que les compagnies déjà présentes sur cette ligne réagissent en baissant leurs prix et en augmentant leur capacité. Dès que la nouvelle compagnie se retire, la capacité diminue et les prix remontent.

Alors qu'à l'origine les compagnies low-cost avaient un comportement agressif vis-à-vis des compagnies nationales, on observe actuellement le phénomène inverse. Les grandes compagnies nationales s'attaquent aux compagnies low-cost sur leurs vols court-courriers et alimentent leurs lignes long-courriers plus rentables avec ces passagers.[13] Les compagnies nationales comme British Airlines, Lufthansa et Air France/KLM ont toutes changé de façon radicale le produit «vols courts»: classes économiques plus simples, introduction de systèmes de réservation en ligne, suppression des commissions des agences de voyage, pas de restauration ou restauration uniquement payante.

[13] Les compagnies nationales comme British Airways, Lufthansa et Air France/KLM génèrent environ deux tiers de leurs recettes sur les vols long-courriers, sur lesquels elles ne sont pas concurrencées par les compagnies low-cost. Une compagnie comme Alitalia ne dégage qu'un tiers de ses recettes sur les vols long-courriers, elle est donc beaucoup plus sensible au comportement agressif des compagnies low-cost.

Ce comportement de plus en plus agressif va persister à l'avenir. Moins de nouvelles initiatives commerciales ont pu être observées pendant la crise actuelle. On peut toutefois s'attendre au lancement de nouvelles initiatives dès la reprise de l'activité économique.[14] Il faut faire remarquer clairement que les positions dominantes sur une ligne ou un aéroport donné sont à éviter.[15]

[14] Nous profitons de l'occasion pour aborder la question des créneaux. La crise économique et financière a été employée pour justifier une dérogation temporaire à la règle du «use it or lose it» (suppression des créneaux non utilisés). Cette dérogation ne peut être que temporaire. Dans le cas contraire, cette disposition risquerait de bloquer l'arrivée de nouvelles initiatives.

[15] En 2007, Ryanair, la plus grosse compagnie low-cost d'Europe, a lancé une offre hostile sur une autre compagnie irlandaise, Aer Lingus. Cette offre avait très peu de chances d'aboutir, principalement en raison du fait que la Commission européenne n'accepterait pas la position dominante prise par Ryanair à l'aéroport de Dublin.

Conclusion générale :

Conclusion Quel a été l'impact de crise économique de 2007 sur le secteur européen du transport aérien ?

En conclusion, suite a ce travail, nous pouvons constater que le secteur européen du transport aérien a subit de nombreux changement suite a la crise financière de 2007. Le marché du transport aérien a subit de grande transformation structurelle. Le but de ce mémoire était également de permettre la compréhension des développements possibles dans le secteur après 2010. Le transport aérien étant un secteur à forte intensité de capital et subissant des changements technologiques organisationnels très rapides, il a constamment besoin de perspectives sur les futures évolutions du marché.

Il n'existe pas un seul marché homogène du transport aérien. Il s'agit plutôt d'une configuration de divers sous-marchés interconnectés qui interagissent. Le sentiment général est que le marché du transport aérien va se remettre de la crise économique et que la croissance du secteur va se poursuivre. Mais les données agrégées masquent souvent des évolutions sous-jacentes, parfois contradictoires. C'est pour cette raison que nous avons choisi de baser notre approche sur un certain nombre de points spécifiques. Dans le tableau ci dessous, nous résumons certains de ces points en les reliant aux effets stratégiques et économico-industriels.

La combinaison d'un certain nombre de problèmes en liaison avec la crise économique et leurs conséquences conduit à une constatation importante. Cette période de récession a entraîné une forte concentration du secteur du transport aérien. Nous devons nous attendre à une vague déconcentration non seulement sur le marché des passagers, mais également dans toutes les activités du marché, du fret à la manutention en passant par la gestion aéroportuaire. Les conséquences d'une plus grande concentration n'échapperont à personne. Le risque (ou la probabilité) d'abus de position dominante sera bien plus élevé. La législation en cours offre aux acteurs économiques une marge suffisante pour trouver des solutions créatives pour leur survie et pour maintenir leurs stratégies de coalition. Mais la volonté de régulation e de la plupart des pays implique un style trop directif, alors que ces modèles de comportement imprévisibles nécessiteraient une approche plus stratégique (et donc plus prospective) de la fonction de régulation. C'est précisément pour cette raison que le suivi est désormais primordial.

Nous entrons dans une période au cours de laquelle la fonction de régulation doit être repensée en termes de rôle, de processus et d'ambitions. Il faut en effet s'assurer que la crise économique ne servira pas de prétexte et d'occasion pour déforcer les normes et les législations existantes, par exemple en appauvrissant les normes environnementales applicables aux compagnies aériennes, ou en défendant les positions et les subventions des compagnies en place, ou encore en acceptant des abus de position dominante. La dernière recommandation adressée au Parlement européen est claire et très simple à formuler. On ne peut pas empêcher les divers sous-marchés du transport aérien de se consolider en un nombre limité d'acteurs. En revanche, on peut empêcher ces acteurs d'abuser de leur pouvoir sur le

marché. Les autorités européennes devraient surveiller évaluer les sous-marchés du transport aérien sur la base des données et des recherches relatives au comportement économico-industriel de tous les acteurs.

Bibliographie

AGLIETTA, Michel, *La crise : les voies de sortie*, Paris, Michalon éditions, 2010.

BÉCHU, Thierry, *Économie et marchés financiers : perspectives 2010-2020*, Paris, Eyrolles, éd. d'Organisation, 2009, p. 263.

BLACHE, David, *La régulation des banques de l'Union européenne face à la crise*, Paris, Revue Banque, 2009.

BOYER, Robert (et al.), *Les crises financières : rapport*, Paris, La Documentation française, 2004.

DONY, Marianne, *Droit de l'Union européenne*, 2e éd., Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2008.

JACQUILLAT, Bertrand, LÉVY-GARBOUA, Vivien, *Les 100 mots de la crise financière*, 2e éd., Paris, Presses universitaires de France, 2009.

MISHKIN, Frederic S. (et al.), *Monnaie, banque et marchés financiers*, 9e éd., Paris, Pearson Education, 2010.

NERI, François, *Un tsunami financier, 2008-2009 : lorsque les subprime américains ont terrassé la planète*, Lausanne, LEP Loisirs et pédagogie, 2009.

PARTSCH, Philippe-Emmanuel, *Droit bancaire et financier européen*, Bruxelles, Larcier, 2009.

Articles et communiqués de presse

AUBERGER, Olivier, « L'affaire Volkswagen va engendrer une perte record pour les hedge funds »,

Investir – Le Journal des Finances, 1 novembre 2008. En ligne : http://archives.investir.fr/2008/jdf/20081101ARTHBD00062-l-affaire-volkswagen-va-engendrer-uneperte-record-pour-les-hedge-funds.php.

Auteur anonym, « A Triple-A Idea », *The Wall Street Journal*, 15 avril 2009. En ligne : http://online.wsj.com/article/SB123976320479019717.html.

Auteur anonyme, « L'UE garantit une aide de 50 milliards aux nouveaux membres », *EurActif*, 24 mars 2009.

Blauwens, G., De Baere, P. et Van de Voorde, E. (2008). *Transport Economics* (Third Revised Edition), De Boeck Ltd., Anvers

Burghouwt, G. (2007). *Airline Network Development in Europe and its Implications for Airport Planning*.Ashgate, Hampshire.

Coppens, F., Lagneaux, F., Meersman, H., Sellekaerts, N., Van de Voorde, E., Van Gastel, G., Van Elslander, T. et Verhets el, A. (2007). *Impact économique de l'activité portuaire*. *Le cas Anvers*. Working paper document n° 110, Banque Nationale de Belgique, Bruxelles.

Doganis, R. (2001). *The airline business in the twenty-first century*. Routledge, London.

Doganis, R. (2006). *The Airline Business.* Routledge, London.

Francis G., Fidato A. et Humphreys, I. (2003). Airport–airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports. *Journal of Air Transport Management*, pp. 267-273.

Commission européenne (2009) «EU energy and transport in figures - Statistical pocketbook 2009», Direction générale de l'énergie et des transports, ISBN 978-92-7910728-3, Weblink: http://dx.doi.org/doi:10.2768/39718

Annexe

Annexe 1: Chronologie des principaux événements de la crise[1]

2007	
9 août	Les problèmes sur les marchés du crédit hypothécaire et de la dette se propagent aux marchés interbancaires et monétaires lorsque les émetteurs de papier commercial adossé à des actifs rencontrent des difficultés à se refinancer, et de gros fonds de placement gèlent leurs remboursements, invoquant leur incapacité à valoriser leurs actifs.
12 décembre	Les banques centrales de cinq grandes zones monétaires annoncent une action concertée, incluant la mise en place de lignes de swap en dollars et destinée à apaiser les tensions sur les marchés des financements à court terme.
2008	
16 mars	JPMorgan Chase accepte de racheter Bear Stearns dans le cadre d'une opération facilitée par les autorités américaines.
4 juin	Moody's et Standard & Poor's déclassent les rehausseurs de crédit MBIA et Ambac, ravivant les craintes de voir la valeur des titres assurés par ces sociétés se déprécier.
13 juillet	Les autorités américaines annoncent des mesures de soutien en faveur des deux agences fédérales de financement hypothécaire (Fannie Mae et Freddie Mac) comprenant des souscriptions à des augmentations de capital.
15 juillet	L'autorité américaine des marchés financiers (SEC) prend une ordonnance restreignant la vente à découvert sans emprunt de titres.
7 septembre	Mise sous tutelle gouvernementale de Fannie Mae et Freddie Mac.
15 septembre	Lehman Brothers Holdings Inc. se place sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites.
16 septembre	Reserve Primary, un important fonds de placement monétaire américain, annonce que la valeur de son actif net est inférieure à son passif, déclenchant une vague de retraits massifs ; le gouvernement américain monte un plan de sauvetage en faveur de l'assureur AIG (au cours des prochains mois, il sera contraint de le renforcer et de le réaménager plusieurs fois).
18 septembre	Pour faire face à la pénurie de liquidité en dollars, plusieurs banques centrales prennent des mesures concertées créant des lignes de swap, ou relevant le plafond de celles existantes, pour un total de $160 milliards ; les autorités britanniques interdisent la vente à découvert d'actions du secteur financier.
19 septembre	Le Trésor américain annonce une garantie temporaire des investissements dans les fonds de placement monétaires ; la SEC interdit la vente à découvert d'actions du secteur financier ; le Trésor américain esquisse les premiers éléments d'un plan de $700 milliards, baptisé TARP (Troubled Asset Relief Program), qui vise à retirer les actifs douteux du bilan des banques.
25 septembre	Les autorités américaines prennent le contrôle de Washington Mutual, première institution d'épargne du pays, dont les actifs se chiffrent à quelque $300 milliards.

[1] Source : Bank for International Settlements, *79th Annual Report of the Bank for International Settlements, 1 April 200831 March 2009*, Basel, 29 June 2009, pp. 19-20. En ligne : http://www.bis.org/publ/arpdf/ar2009_2_fr.pdf.

29 septembre	Bradford & Bingley, établissement spécialisé dans les crédits hypothécaires, est nationalisée ; Fortis, groupe belge de bancassurance, bénéficie d'une injection de capital apportée par trois gouvernements européens ; le groupe allemand Hypo Real Estate, spécialisé dans le crédit immobilier commercial, reçoit une ligne de crédit sous l'égide de l'État ; en difficulté, la banque Wachovia fait l'objet d'un rachat ; le projet TARP est rejeté par la Chambre des représentants.
30 septembre	Le groupe financier Dexia reçoit une injection publique de capital ; le gouvernement irlandais annonce qu'il garantit tous les dépôts, ainsi que les obligations sécurisées, la dette senior et la dette subordonnée de six banques irlandaises ; au cours des semaines suivantes, d'autres gouvernements prennent des mesures analogues.

3 octobre	Le Congrès des États-Unis adopte le plan TARP remanié.
8 octobre	De grandes banques centrales opèrent une réduction concertée de leurs taux directeurs ; les autorités britanniques annoncent un ensemble de mesures de soutien, comprenant des injections de fonds propre dans des groupes bancaires britanniques.
13 octobre	De grandes banques centrales annoncent conjointement la fourniture illimitée de financements en dollars, en vue d'apaiser les tensions sur les marchés monétaires ; les gouvernements des pays de la zone euro s'engagent à procéder à des opérations de recapitalisation en faveur de l'ensemble de leurs systèmes bancaires respectifs ; selon certaines informations, le Trésor américain envisage de prendre $125 milliards de participations dans neuf grandes banques.
28 octobre	La Hongrie obtient auprès du FMI et d'autres institutions multilatérales un plan de sortie de $25 milliards visant à endiguer les sorties croissantes de capitaux et les tensions sur les changes qui en résultent.
29 octobre	Pour lutter contre la pénurie prolongée de liquidités en dollars dans le monde, la Réserve fédérale conclut des accords de swap avec les autorités monétaires de quatre pays : Brésil, Corée, Mexique et Singapour.
15 novembre	Les pays du G 20 s'engagent à conjuguer leurs efforts pour renforcer la coopération, relancer la croissance mondiale et réformer l'ensemble du système financier.
25 novembre	La Réserve fédérale annonce la création d'une facilité de $200 milliards pour accorder des crédits contre titres adossés à des prêts à la consommation et à des concours aux PME ; en outre, elle alloue jusqu'à $500 milliards à l'achat d'obligations et de titres adossés à des prêts hypothécaires émis par les agences américaines.
2009	
16 janvier	Les autorités irlandaises prennent le contrôle d'Anglo Irish Bank ; comme elles l'avaient fait pour Citigroup en novembre, les autorités américaines acceptent de venir en aide à Bank of America en prenant une participation sous la forme d'actions de préférence et en garantissant un ensemble d'actifs douteux.
19 janvier	Dans le cadre d'un plan de sauvetage élargi, les autorités britanniques renforcent leur participation dans Royal Bank of Scotland. Des mesures similaires sont prises les jours suivants par d'autres autorités nationales.
10 février	Les autorités américaines dévoilent un nouveau train de mesures pour soutenir le secteur financier incluant un programme d'investissement public–privé (PPIP) à hauteur de $1 000 milliards, destiné au rachat d'actifs douteux.

10 février	Les ministres des Finances et gouverneurs de banque centrale du G 7 réaffirment leur engagement à utiliser tout l'éventail des mesures à leur disposition pour soutenir la croissance et l'emploi et renforcer le secteur financier.
5 mars	La Banque d'Angleterre lance un programme de quelque $100 milliards destiné à des achats fermes, sur une période de trois mois, d'actifs du secteur privé et d'obligations d'État.
18 mars	La Réserve fédérale annonce un plan visant à acquérir sur six mois jusqu'à $300 milliards de titres du Trésor à long terme et relève le plafond de son programme de rachats de titres des agences américaines.
23 mars 2 avril	Le Trésor américain donne de plus amples détails sur le PPIP proposé en février.
6 avril	Dans le communiqué publié à l'issue du sommet du G 20, les gouvernements s'engagent à restaurer la confiance et la croissance, notamment par des mesures visant à renforcer le système financier.
24 avril 7 mai	Aux États-Unis, le Comité fédéral de l'open market (CFOM) autorise de nouvelles lignes temporaires de swap de devises avec la Banque d'Angleterre, la BCE, la Banque du Japon et la Banque nationale suisse.
	La Réserve fédérale présente les résultats des tests de résistance menés pour évaluer la solidité financière des 19 principales institutions financières américaines, déclarant que la plupart des banques disposent aujourd'hui de fonds propres bien supérieurs aux niveaux requis.
	Le Conseil des gouverneurs de la BCE prend la décision de principe autorisant l'Eurosystème à acheter des obligations sécurisées libellées en euros ; les autorités américaines publient les résultats de leurs tests de résistance : dix banques souffrent
	d'une insuffisance de fonds propres cumulés de $75 milliards, qui doit être comblée essentiellement par des placements d'actions ordinaires.

Table des matières

Introduction Générale 01

Chapitre I : La crise financière de 2007 à 2010

Introduction 04

Section 1 : Définition de la crise et rappel sur les crises financières dans le monde à travers le temps 05

1-Définition de la crise 05

2- Rappel sur les différentes crises 05

Section 2 : La crise financières de 2007-2008 09

1- Origines de la crise 09

2- La crise des subprimes 09

3- Implication pour l'économie mondiale 14

Section 3 : Gestion de la crise financière au niveau de l'UE 16

1- La BCE et sa politique monétaire 18

2- La Commission européenne face aux mesures de soutien budgétaire 20

Conclusion 22

Chapitre II : Le secteur du transport aérien

Introduction 24

Section 1 : Structure du secteur du transport aérien 25

Section 2 : Les tendances passés du secteur 30

Section 3 : Les tendances actuelles du secteur 42

1-L'incroyable ascension des compagnies low-coast 42

2-Croissance du nombre de passages du transport aérien 43

3-Tendances future du secteur aérien 45

Conclusion 47

Chapitre III : Impact de la cirse financière sur le secteur du transport aérien européenne

Introduction 48

Section 1 : Conséquences de la crise sur le plan économique et social 49

1-Privatisation ou la fin des compagnies nationales 49

2-Plus de faillites 49

3-Extrême volatilité du marché du fret aérien 52

4- Augmentation des capitaux étrangers 52

5-Baisse de l'emploi 53

Section 2 : Conséquences de la crise sur le plan institutionnel 56

1- L'influence des fusions et des acquisitions transnationales 56

2- Changement dans l'influence des gouvernements 56

Section 3 : L'impacte d la crise sur la dynamique concurrentielle du secteur du transport aérien 58

1- Alliances, consolidation et spécialistes de niches 58

2- Survivance des modèles southwest (cow coast) 59

3- Nouveaux entrants s sur le marché et agressivité accrue 61

Conclusion Générale.....62

Bibliographie

Annexe