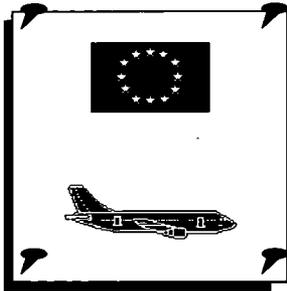


VUE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN TOUCHANT L'EUROPE

Philippe HUAULT



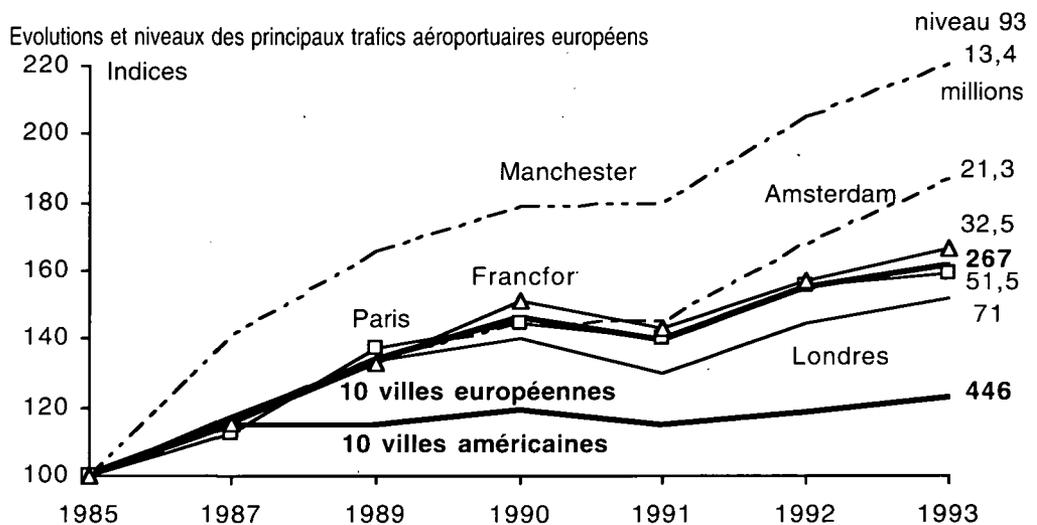
L'intensité des trafics aéroportuaires des dix premières villes européennes s'est ralentie depuis 1990, mais la croissance est vive depuis cette date pour certains.

De 1982 à 1992, les compagnies américaines ont accru leurs parts de marché sur les relations Etats-Unis Europe, notamment en France, mais en ont perdu avec le Royaume-Uni. La recette unitaire moyenne des majors y reste inférieure de 10% à celle des principales compagnies européennes. Globalement les pertes des compagnies restent considérables, mais les évolutions des trafics et des résultats financiers sont très contrastées. Petites et grandes compagnies se préparent à l'ouverture totale du ciel intraeuropéen de 1997.

Seules trois villes en Europe ont des trafics aéroportuaires de voyageurs supérieurs à ceux de la dixième ville américaine

Les trafics aéroportuaires de voyageurs des dix premières villes européennes* ont totalisé en 1993 près de 267 millions de passagers (arrivées, départs et transits) soit 60% du trafic de leurs homologues américains. Seule Londres, par ses spécificités, dépasse 70 millions de passagers et approche les niveaux de New York et Chicago. Vu le volume des trafics domestiques américains, la quatrième ville européenne (Amsterdam) n'atteint que 80% du trafic de la dixième ville américaine, Washington.

De 1985 à 1990, la croissance moyenne des trafics, favorisée par l'expansion économique, fut très vive pour ces dix premières villes européennes, soit 7,9% par an, contre 4,1% pour les quatre années antérieures. Depuis 1990, en dépit des difficultés économiques, et de l'année 1991 où les trafics aériens ont été fortement touchés par les événements du Golfe, la croissance moyenne annuelle sur trois ans reste significative : 3,4% contre 2,6% outre-Atlantique.



Source : OACI - DGAC

Une vive croissance pour Amsterdam et Manchester depuis trois ans

L'essor depuis 1985 de l'aéroport de Manchester est important; depuis trois ans, cette ville, ainsi qu'Amsterdam, ont vu, en moyenne, leurs trafics croître respectivement de 7,1 et 8,9% par an contre 2,8% pour le total des huit autres. Paris se comporte honorablement, compte-tenu des grèves des personnels d'Air France d'octobre 1993. Enfin, Madrid, Rome et Zurich ont connu un faible essor.

* Dans l'ordre décroissant : Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, Rome, Madrid, Zurich, Manchester, Düsseldorf, Milan.

AÉRIEN

Parmi les aéroports de taille moindre, citons les croissances sur la même période d'Istanbul et de Tenerife (13,7% par an)**, d'Oslo et de Vienne (7,7%) et de Bruxelles (6,3%), et les reculs de Stockholm (-4,7%) et Athènes (-1,6%).

Pour le fret, quatre villes dominent le secteur : Francfort (1,14 million T.), Londres (1,11), Paris (0,94), Amsterdam (0,78), les quatre suivantes cumulées (Bruxelles, Zurich, Rome et Copenhague) ne font qu'approcher le trafic de Londres. Comme pour les voyageurs, le fret aérien s'est développé rapidement dans la seconde moitié des années 80, soit 9,4% par an pour ces huit villes; de 1990 à 1993, leur croissance se ralentit à 3,8% par an.

**Un fret
sensiblement
ralenti
depuis trois ans,
mais dynamique
à Londres
et surtout
Amsterdam**

Si le fret en Europe ne se restructure pas aussi nettement qu'aux Etats-Unis (cf. Memphis, dont le trafic fret, nul en 1990, rivalise en 1992 avec celui de Los Angeles), les croissances des trafics sur les trois dernières années restent fortement contrastées en Europe : Londres et Amsterdam confortent leurs positions (3,7% et 8,7% par an), alors que Francfort stagne (0,8%) et sera peut être dépassé par Londres en 1994. Paris, perturbé par le conflit social évoqué ci-dessus, ne croît que 2,4% par an. La forte croissance d'Amsterdam se fait aussi au détriment de Bruxelles qui recule depuis deux ans.

Les trafics aériens passagers des compagnies de l'IATA en relation avec l'Europe ont représenté en 1992, 35% des trafics mondiaux (en PKT) et 55% en se limitant aux trafics internationaux. Les parts des vingt-trois compagnies aériennes de l'Association des Compagnies Aériennes Européennes (AEA) dans ces trafics européens internationaux s'élèvent à 57%. Le taux de remplissage est globalement faible pour l'international intraeuropéen.

Structure des trafics aériens en relation avec l'Europe

| Année | 1992 | Parts Passagers % | Parts PKT % | Remplissage PKT/SKO % |
|---------------------------|------|-------------------|-------------|-----------------------|
| Amérique du Nord | | 14 | 37 | 70 |
| Intérieur Europe | | 72 | 24 | 59 |
| <i>dont International</i> | | 34 | 14 | 55 |
| Asie | | 5 | 17 | 69 |
| Afrique | | 4 | 8 | 65 |
| Pacifique Sud-Ouest | | 1 | 5 | 72 |
| Amérique du Sud | | 1 | 4 | 69 |
| Moyen Orient | | 3 | 4 | 64 |
| Amérique centrale | | 1 | 3 | 69 |
| Total Europe | | 100 | 100 | 67 |
| niveau | | 251 millions | 573 Md | |

(PKT : Passagers-kms transportés)
(SKO : Sièges-kms offerts)

Source : DGAC d'après l'IATA

**Sur le faisceau
nord américain,
forte progression
des trafics
passagers
pour la France
et l'Allemagne
depuis dix ans**

Dans le principal courant de trafic international (en PKT), à savoir celui vers les Etats-Unis, le Royaume-Uni tient une place de choix puisqu'il capte, aussi bien en 1982 qu'en 1992, 35% des trafics passagers totaux; l'Allemagne et la France réunies ne font que 31% des trafics, mais ceux-ci ont néanmoins augmenté rapidement : respectivement 8,3% et 9,7% par an contre 6,2% outre-Manche. La part de marché des transporteurs américains sur ce faisceau a globalement augmenté de 4,5 points. Elle baisse néanmoins pour le Royaume-Uni (de 8,5 points) et en Italie (de 12,5 points) mais progresse fortement ailleurs, surtout en France (+19 points). Cette dernière évolution ne résulte que très partiellement de la croissance de la proportion de passagers américains vers la France (+ 7 points) en raison de son attrait touristique; cette proportion reste stable ailleurs. Elle a été amplifiée par l'offensive, notamment en 1991 et 1992, de l'offre américaine.

Les compagnies de l'AEA et Air Inter ont transporté en 1992 sur leurs lignes régulières, 158 millions de passagers représentant 325 Md de PKT (+ 3,9% par rapport à 1990). Le trafic fret, en tonnes-km transportées (TKT) s'est élevé à 17,4 millions (+0,5%). Les quatre premières compagnies (British Airways, Lufthansa, le Groupe Air France et KLM) réalisent les 3/5 du trafic passagers total et les

* * Ces deux villes appartiennent à la zone Europe dans la nomenclature OACI

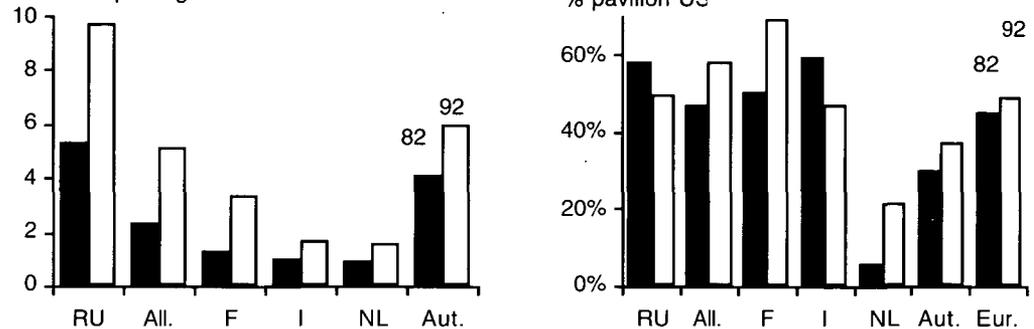
AÉRIEN

Avec une croissance des parts de marché des compagnies américaines surtout pour la France

Des croissances très différentes des trafics des principales compagnies européennes depuis 1990

3/4 du fret. Par rapport à 1990, les croissances les plus importantes des trafics voyageurs concernent Alitalia (+23%), KLM (+20%), et Lufthansa (+16%); British Airways progresse de 8,5% et Air France stagne et perd en 1992 des parts de marché, mouvement qui s'est poursuivi en 1993. La recette unitaire moyenne s'est élevée en 1993 à 14,5 dollars par équivalent passager-km (EPKT)*. En raison de structures de réseaux différentes, les déplacements moyens sur les vols réguliers varient de 3 800 kms (KLM) à 1 800 kms (Lufthansa et Alitalia), avec des valeurs intermédiaires pour British Airways et le Groupe Air France. Une seule comparaison résume quelques différences d'échelle : les trafics totaux des quatre premiers groupes américains dépassent à eux seuls ceux de l'ensemble de l'AEA.

Structures et évolutions, par pays et pavillon, des trafics sur la relation Europe Etats-Unis entre 1982 et 1992



Source : DGAC - Banque de données DBP

Sur les cent premiers groupes mondiaux, les groupes européens en représentent 39, soit en 1992, 26,5% du trafic passager et 30% du fret de cet ensemble. La déréglementation croissante et l'intense guerre des prix sur certaines relations internationales ont provoqué une forte baisse de la recette unitaire.

Résultats financiers et trafics des 39 plus grands groupes européens

| Millions de dollars | 1992 | 92/91 |
|--------------------------------|--------|---------|
| Recettes d'exploitation | 75 905 | 4,1% |
| Coûts d'exploitation | 74 187 | 4,9% |
| Résultat d'exploitation | 1 088 | -32,0% |
| Résultat net | -1 887 | 400% |
| Taux de marge nette | -2,5% | -2 pts |
| Nombre de groupes déficitaires | 16 | |
| Effectifs | 436 | 1,3% |
| Passagers (Mio) | 255,1 | 9,1% |
| PKT (Md) | 479,5 | 11,5% |
| Coefficient de remplissage | 68,1% | 1,7 pts |
| Offre en SKO (Md) | 704,1 | 8,7% |
| TKT fret (Mio) | 20 562 | |
| EPKT* (Md) | 561,8 | |

Source DGAC

(SKO : Sièges-kms offerts)

Des pertes importantes qui se sont aggravées en 1992

Les pertes sont ainsi devenues considérables depuis quelques années, car le ratio résultat net sur chiffre d'affaires était voisin de 2%. Ainsi quarante-huit des cent premiers groupes mondiaux ont été déficitaires en 1992, le résultat net global de ces cents groupes est une perte de 8 Milliards de dollars s'accroissant de 5,9 Milliards de dollars par rapport à 1991. Pour les groupes européens, la perte approche 1,9 Milliard de dollars en augmentation de 1,5 Milliard de dollars. Les recettes unitaires en 1992 ont baissé d'environ 4% pour l'intraeuropéen et les liaisons intérieures américaines, mais les niveaux moyens y sont très différents, à cause d'économies d'échelles plus importantes aux États-Unis, mais aussi de certains prix demeurant élevés en Europe. A l'inverse, sur

* EPKT (où 1 TKT vaut 4 PKT sur la base des recettes unitaires OACI)

AÉRIEN

Une recette unitaire sur l'Atlantique Nord baissant fortement tout en restant supérieure de 10% à celle des majors américains

l'Atlantique Nord, la recette unitaire des compagnies européennes baisse de 10% mais reste encore de 10% supérieure à celle des majors américaines, cette dernière s'étant stabilisée.

L'année 1993 restera aussi une année noire pour le transport aérien mondial, le niveau des pertes ne se réduisant que de 15%. Sur les lignes internationales notamment aux Etats-Unis, les majors ont perdu 830 millions de dollars, soit autour de 11 Milliards de dollars sur 4 ans. L'importante vague de froid aux Etats-Unis au premier trimestre 1994, y a accentué les difficultés.

Comparaisons entre les compagnies de l'AEA et les 9 majors américaines

| Relations Compagnies | PKT (Md) | 92/91 (%) | Coef. remplissage | 92-91 (pts) | Recette Unitaire (cents US) | 92/91 (%) |
|----------------------------------|----------|-----------|-------------------|-------------|-----------------------------|-----------|
| International intra Europe : AEA | 72,7 | 14,5 | 56,8% | 0,3 | 22,2 | -4,4 |
| Domestique USA : 9 majors | 536,7 | 6,8 | 62,6% | 1,1 | 7,9 | -3,8 |
| Europe- Atlantique Nord : AEA | 95 | 12,7 | 70,6% | 0,9 | 7,24 | -9,9 |
| idem : Majors US | 92,4 | 25,0 | 68,8% | -1,1 | 6,18 | -0,5 |

Source : DGAC

Des pertes ne se réduisant que faiblement en 1993, mais des évolutions très contrastées

En Europe, Lufthansa a réduit ses pertes et redeviendra bénéficiaire cette année; sa privatisation vient juste officiellement de débuter, sa réorganisation en centres de résultats est programmée, des baisses importantes de prix sur les liaisons intérieures allemandes sont annoncées. KLM est redevenue bénéficiaire l'année dernière. British Airways a continué de faire des profits, mais en 1994, ceux-ci seront probablement réduits de 40% par rapport à l'année dernière (et les pertes de son allié américain US Air sont en forte hausse).

Les difficultés d'Air France en 1993 sont largement connues; l'adoption du plan Blanc et le feu vert sous conditions de Bruxelles à la recapitalisation de 20 Milliards de francs sont nécessaires à une remise sur pied qui sera néanmoins difficile; la politique de baisse des prix pratiquée en 1994 a permis la reconquête des parts de marché perdues pendant deux ans, malgré la fermeture de lignes peu rentables; mais elle a provoqué une nette baisse de la recette unitaire. La perte semestrielle du Groupe se réduit de 1,2 Milliards de francs mais beaucoup de chemin reste à parcourir. Dès 1995, les limitations de capacité imposées par Bruxelles freineront la croissance des trafics. La compagnie a du geler ses projets avec Continental et ne pourra pas suivre le large mouvement actuel d'alliances et d'accords : British Airways-US Air, United-Lufthansa, KLM-Northwest, Austrian et Swissair-Delta Airlines. Ces alliances ouvrent en partie le marché de l'un à l'autre en permettant de coordonner les services. De même, les accords United-Lufthansa (déjà cité), et American-LOT (Pologne) visent aussi les marchés vers l'Est appelés à un large essor.

Vers une concurrence accrue

British Airways a concentré son activité sur le seul transport aérien; mais une filiale, mondialement implantée, travaille en partenariat avec l'industrie du tourisme. Le contrôle de TAT (dont elle a réduit les coûts de plus de 30%) et de Delta Air devenue Deutsche British Airways (dont les coûts sont inférieurs à ceux de Lufthansa) constitue des atouts, avant l'échéance de 1997, par rapport aux demandes aériennes entre les trois pays concernés, les plus importantes en volume et en croissance (cf. la ligne Orly-Londres fort convoitée par toutes les compagnies). Le marché intérieur français est le plus grand des marchés domestiques de la Communauté. L'ouverture à la concurrence de liaisons parmi les plus importantes et donc les plus rentables (Paris-Marseille et Paris-Toulouse), entraînera des remises en cause difficiles.

Plus grave, les liaisons Europe-Asie rémunératrices, et épargnées jusqu'ici par les batailles tarifaires, sont depuis peu touchées, à l'initiative de Lufthansa et British Airways.

La concurrence s'annonce rude et les situations sont mouvantes. Quel en sera le prix dans une Europe où beaucoup reste à faire dans ce secteur pour progresser vers l'union, ne serait-ce qu'en matière de rationalisation économique du contrôle aérien?