

## DERNIÈRES ÉVOLUTIONS DU TRANSPORT AÉRIEN

Philippe HUAULT



Les croissances des trafics sont vives, surtout pour le fret avec des coefficients de remplissage en forte croissance depuis 1992. En Europe, les croissances des trafics d'Amsterdam, Bruxelles et Manchester sont les plus élevées sur dix ans. On observe également une forte concurrence entre aéroports continentaux nord-européens pour le fret.

Globalement, après des années de pertes importantes, les réels efforts de maîtrise des coûts ont entraîné une très forte réduction des pertes et certaines compagnies refont de substantiels profits.

Les situations restent néanmoins contrastées surtout aux États-Unis et en Europe.

### Accélération nette des trafics fret

Les croissances des trafics restent vives sur l'international. Selon l'IATA, celles des passagers (en PKT) ont été respectivement de 6% et 8% en 1993 et 1994. Le coefficient de remplissage poursuit sa forte progression mais à un rythme moindre. La croissance des trafics fret est d'environ 14% et s'est accélérée sensiblement en 1994.

#### Évolutions des trafics sur les lignes régulières internationales

	1993	1994
P.K.T.	6%	8%
S.K.O.	6%	5%
Coeff. rempliss. pass	67% (+3pts)	68%
T.K.T. fret	10%	14%

Source : ITA Press-IATA

### Forte progression des taux de remplissage aux États-Unis

Rappelons que l'OACI a prévu pour la période 1992 à 2002 une croissance en moyenne annuelle de ces mêmes trafics passagers de 6,5% soit un rythme légèrement supérieur à celui observé sur la décennie précédente (5,6%).

Les trafics totaux des neuf compagnies majors américaines\* (intérieur et international) sont repartis (+ 4,7%) après la légère baisse de 0,2% de 1993, mais le taux de remplissage augmente quasiment de 3 points pour approcher 66,5%.

#### Évolutions des trafics réguliers internationaux des compagnies de l'AEA

	PKT			SKO			Coeff remplissage			TKT fret		
	93/92	94/93	1994	93/92	94/93	1994	93/92	94/93	1994	93/92	94/93	1994
	%	%	Md	%	%	Md	points	points	%	%	%	Md
Europe	8,3	9,6	87,3	6,0	4,7	143,8	1,2	2,7	60,7	-0,2	4,3	0,8
Europe-AFN	-6,7	-6,8	4,0	-1,9	-8,9	6,3	-3,2	1,5	63,2	9,1	-8,1	0,1
Europe-Moy. Orient	10,9	9,8	11,0	11,2	15,7	17,9	-0,2	-3,3	61,5	68,8	24,9	0,7
Total long courrier	7,9	9,1	243,7	7,3	4,8	333,9	0,4	2,8	73,0	5,7	14,1	19,2
Total international	7,9	9,0	346,0	6,9	4,9	501,9	0,6	2,6	69,0	6,7	13,9	20,8

Source : ITA Press - AEA

### Des taux de remplissage progressant de 2,6 points pour les compagnies de l'AEA

Les trafics réguliers de passagers sur l'international des compagnies européennes membres de l'AEA ont crû de 9% soit 1 point de plus qu'en 1993. Là aussi les coefficients de remplissage progressent de 2,6 points (malgré une baisse sensible sur le Moyen-Orient), ce qui constitue une importante amélioration par rapport à cette même année. La progression du fret est identique à celle observée au niveau mondial.

\* Dans l'ordre décroissant des trafics passagers : United, American, Delta, Northwest, Continental, US Air, TWA, Southwest, America West.

## AÉRIEN

### **Vive croissance des trafics depuis dix ans à Amsterdam, Bruxelles et Manchester**

Le trafic aéroportuaire de passagers des seize plus importantes villes européennes (de ce point de vue), a progressé légèrement plus vite que celui de leurs homologues américaines\* (8,2% contre 7,3). Quatre aéroports européens enregistrent des croissances supérieures à 10% : Palma, Bruxelles, Amsterdam et Manchester. Sur 5 ou 10 ans, les croissances les plus élevées concernent les mêmes villes à l'exception de la première (réléguée loin dans le classement). A l'inverse, Rome conserve un rythme de croissance parmi les plus faibles, Paris suivant l'évolution moyenne.

Depuis 1985, les croissances moyennes annuelles des trafics de ces seize premières villes en Europe et aux États-Unis ont été respectivement de 6 et 3,5%.\*

#### **Evolution des principaux trafics aéroportuaires de passagers en Europe** (indices base 100 en 1984 et niveaux 1994 en millions)

	1986	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	niv. 94
Londres (4)	110	136	142	149	139	153	160	174	76,7
Paris (2)	107	130	143	149	145	161	164	176	55,3
Francfort	108	133	141	155	147	162	171	185	35,1
Amsterdam	110	138	144	152	152	176	196	217	23,6
Rome (2)	98	115	122	136	125	145	146	155	20,9
Madrid	106	129	137	157	155	171	166	174	18,4
Manchester	127	166	178	179	180	206	222	245	14,8
Zurich	106	124	134	140	134	144	149	161	14,5
Stockholm	122	152	162	170	146	150	147	161	14,2
Palma	109	129	126	125	128	130	137	154	14,1
Copenhague	112	126	130	138	129	131	139	152	14,1
Dusseldorf	114	133	139	153	145	158	168	180	14,0
Milan	111	131	135	151	147	162	167	177	13,8
Munich	116	138	145	158	149	166	176	187	13,5
Bruxelles	109	132	133	155	161	172	187	208	11,3
Barcelone	115	135	152	169	165	186	180	191	10,6
<b>Total 16 villes</b>	<b>110</b>	<b>133</b>	<b>141</b>	<b>150</b>	<b>144</b>	<b>158</b>	<b>164</b>	<b>178</b>	<b>365,0</b>

Source : Aéroports de Paris (Entre parenthèses figure le nombre d'aéroports)

### **Forte concurrence entre aéroports pour le fret nord européen continental**

Si l'évolution de l'organisation du fret aérien européen n'est pas comparable à celle observée aux États-Unis où l'aéroport de Memphis, parti de rien en 1990, a fait jeu égal en deux ou trois ans avec celui de Los Angeles, la concurrence apparaît vive entre les aéroports nord européens. Londres dépasse maintenant Francfort, provisoirement saturé (ce qui explique la progression de Cologne : +25% en 1994). Les fortes croissances de Bruxelles (+24%), après deux ans de stagnation et aussi de Luxembourg (+38%), alors que celle d'Amsterdam passe de 11,6 à 8,3%, illustrent bien la rivalité continentale pour le fret.

#### **Evolution des principaux trafics aéroportuaires de fret en Europe** (indices base 100 en 1984 et niveaux 1994 en milliers de tonnes)

	1987	1989	1990	1991	1992	1993	1994	niv. 94
Londres	112	133	136	128	143	158	183	1 279
Francfort	124	148	152	143	148	156	170	1 246
Paris	112	122	128	125	133	137	159	1 081
Amsterdam	117	133	138	144	159	177	192	840
Bruxelles	147	195	197	221	219	214	266	381
Zurich	112	126	125	121	133	142	156	320
Copenhague	98	86	95	121	131	165	186	273
Rome	114	130	137	136	137	145	148	263
Luxembourg	130	170	192	201	203	236	325	242
Cologne	213	284	312	355	359	369	462	241
Madrid	100	127	135	116	116	119	130	213
Milan	116	141	141	135	150	157	174	178
<b>Total 12 villes</b>	<b>118</b>	<b>128</b>	<b>137</b>	<b>142</b>	<b>140</b>	<b>149</b>	<b>160</b>	<b>6 556</b>

Source : Aéroports de Paris

\* Il convient de savoir que le trafic américain est surtout domestique à l'inverse des trafics européens qui sont pour l'essentiel internationaux.

## AÉRIEN

**Globalement, des pertes marginales en 1994 après les 4 Md \$ de pertes nettes de 1993**

L'année 1994 aura vu, globalement, une forte décreue des pertes des compagnies aériennes mondiales. Le résultat total devrait être une perte relativement modeste selon l'OACI, après plusieurs années à des niveaux considérables. De 1993 à 1994, elle estime que les recettes d'exploitation ont augmenté de 10% pour atteindre environ 248 Md \$, la progression du bénéfice d'exploitation moyen étant de l'ordre de 3%. Le résultat net global devrait être "très marginalement négatif", alors qu'il était de l'ordre de - 4 Md \$ l'année précédente.

**Des profits exceptionnels pour Singapore, Cathay et Quantas**

A grands traits, les compagnies de la région Asie Pacifique sont plutôt bénéficiaires (sauf exceptions, notamment au Japon), les profits étant exceptionnels pour Singapore Airlines, Cathay Pacific et Quantas. Aux Etats-Unis et en Europe, les résultats sont plus contrastés.

**Evolutions plus différenciées aux USA...**

Aux Etats-Unis, les pertes cumulées depuis 1990 atteignent 13 Md \$ dont 2 pour 1993. Si les trafics ont progressé, la baisse des prix a été importante (les spécialistes l'estiment à 10% en 1994), avec le développement des compagnies et des services à bas prix et ponctuels (ex. United avec United Shuttle et alignement sur les prix de Southwest notamment). Les résultats décevants du dernier trimestre ont compromis sérieusement les bons résultats antérieurs. Néanmoins, American, United et Northwest semblent avoir réussi durablement leur redressement, Southwest confirme sa réussite. Mais les pertes d'exploitation perdurent pour TWA et US Air .

Recettes et résultats d'exploitation de 7 des 9 majors US (Million \$ et %)

	Groupe American	United	Delta	Northwest	US Air	TWA	Southwest
recettes 1994	16 137	13 950	12 062	9 143	6 997	3 402	2 592
résultat (% des recettes) :							
en 1994	6,2%	3,7%	-1,8%	9,1%	-7,0%	-4,0%	12,2%
en 1993	4,4%	1,8%	-1,7%	3,4%	-1,1%	-8,9%	12,7%

Source ITA - Press

(Hors Continental et America West)

**...et en Europe**

Les mêmes tendances prévalent en Europe. Partout les efforts de réduction des coûts entrepris entraînent une amélioration du résultat d'exploitation : British Airways voit son bénéfice d'exploitation croître de 61% (avec un bénéfice au dernier trimestre dépassant largement certaines prévisions d'experts). Celui de KLM double et atteint 70% de celui de la compagnie anglaise. Lufthansa est redevenue bénéficiaire; elle estime avoir accru sa productivité de 15%, mais avec une réduction d'effectifs de 5,7%. De même SAS semble avoir retrouvé une bonne assise financière.

Mais d'autres compagnies continuent de subir des pertes et n'ont donc pas encore récupéré tous les fruits des efforts entrepris; les aides d'Etat autorisées par Bruxelles leur ont permis de franchir une première étape difficile. Il s'agit d'Air France, Alitalia, Iberia et Aer Lingus. Pour la première, la réduction des coûts est importante par rapport à 1993 (-2,1 Md F dont -0,56 pour les salaires métropolitains et une réduction de 2,3% des effectifs moyens) entraînant selon les données de l'INSEE (Grandes Entreprises Nationales), une augmentation de l'excédent brut d'exploitation de 3,2 Md F. Il est encore trop tôt pour pouvoir porter un diagnostic définitif.

Recettes d'exploitation et résultats de compagnies de l'AEA (Million \$ et %)

	Lufthansa	British	Airw.	Air France	KLM	SAS	Alitalia	Iberia	Sabena
recettes 94 (ou 93)	n.d.	11 300	7 097	6 005	4 900	4 052	3 289	n.d.	
résultat (% des recettes) :									
en 1994	217 (croît)	6,3%	croît	8,4%	>0	9,2%	1,4%	croît	
en 1993	n.d.	4,2%	-8,9%	5,4%	-1,3%	4,8%	-3,8%		
résultat net 94	>0	>0		croît		-178	-314	-48	
résultat net 93	-38	>0	-1 192	55	<0	-200	-487	-128	

Source ITA - Press

© O E S T

Synthèse. Août-Sept.1995

La concurrence acharnée aux Etats-Unis a été profitable aux agences de voyages. Delta avec une politique d'offre très agressive en 1992, limite (début 1995) les commissions des agences que les experts trouvaient trop élevées ; six autres majors ont annoncé qu'elles feraient de même.

### ***Des méthodes de gestion de plus en plus poussées***

Le contexte impose de réduire les coûts et de maximiser la recette; cela entraîne la mise en place d'un ensemble de méthodes de gestion pointues comme par exemple la gestion de la recette unitaire (yield management, apparu il y a un peu plus de dix ans aux États-Unis), c'est-à-dire une tarification adaptée aux différents segments du marché. S'y ajoute une recherche des passagers à haute contribution avec une politique commerciale adaptant et améliorant les produits (cf British Airways qui relance la classe affaire européenne ou Air France réaménageant ses classes) et la politique de gestion des sièges : surréservation, mais allant pour British Airways jusqu'à des prévisions pointues des "défaillances" des passagers haute contribution qui a permis de réduire l'ensemble de celles-ci de 15 à 12%. Les systèmes informatiques de réservation (SIR) sont très utilisés pour modifier continuellement les prix et les catégories de sièges offerts; cela va jusqu'à proposer, pour British Airways par exemple, quatre tarifications par jour en moyenne pour un même siège.

La tentation de délocalisation est grande dans ce contexte; le constructeur Boeing par exemple sous-traite avec des entreprises indiennes; Lufthansa envisagerait de localiser certains avions et leurs équipages en Amérique latine. Ces questions ont fait l'objet de discussions lors de Conseil de Ministres européens.

### ***et des partenariats fructueux en perpétuelle évolution***

Les accords de coopération ou les partenariats continuent leur progression et prouvent leur efficacité. British Airways estime que malgré sa participation aux pertes de US Air (où elle a investi 400 millions \$), elle augmente ses propres recettes de 100 millions de dollars. KLM attribue la nette progression de ses recettes aux avantages de ces nombreux partenariats notamment avec Northwest en relation avec l'accord ciel ouvert signé avec les Etats-Unis; elle a accès maintenant à l'important pôle fret de Memphis. De même les vols en partage de code (code sharing) se développent dans le cadre de ces accords.

Lufthansa annonce au second trimestre 1995 un renforcement de sa coopération avec SAS (mise en commun de moyens commerciaux et logistiques) soumis à l'approbation de Bruxelles; cela constituerait le plus grand pôle aérien européen. De plus des accords existent déjà avec United, Thai International et Varig, d'autres avec South African et même de petites compagnies complémentaires comme Lauda Air viennent d'être conclus; SAS coopère quant à elle, avec Continental.

Le gouvernement belge vient d'autoriser la participation de Swissair au capital de Sabena, après le retrait d'Air France du capital de cette dernière.

Beaucoup de petits pays ( mais pas uniquement), compte tenu de leur situation spécifique, ont conclu, ou sont fortement tentés de le faire, un accord "ciel ouvert", à la suite des offres faites par les États-Unis. Cela rend très difficile une position unie de la part de l'Europe face à ce pays et constitue aussi un des thèmes abordés lors des derniers Conseil des Ministres européens.

En France, Air Inter encore protégé de la concurrence sur les lignes intérieures en 1994 (sauf Paris Nice où AOM opère ) améliore ses comptes. L'année 1995 voit l'ouverture de Paris-Marseille, Paris-Toulouse et Paris-Bordeaux à la concurrence. Un certain malaise apparaît au premier semestre 1995 en relation avec les restructurations des activités du Groupe Air France sur l'Europe. Le premier avril 1997, où une grande liberté existera sur l'ensemble des lignes intérieures, approche. □