



L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS DE 1992 À 1996 SUR LES LIAISONS TOUCHANT LA MÉTROPOLE*

Philippe HUAULT

Depuis 1992, la croissance du transport aérien a toujours été en France nettement plus vive sur les liaisons internationales ou avec les DOM-TOM que sur les liaisons métropolitaines. De ce point de vue, 1996 se distingue, car la demande sur ces dernières a été dopée par l'amélioration de l'offre et la baisse des prix.

Sur la période 1992-1996, ce sont les liaisons avec l'outre-mer et l'Asie qui ont connu les plus fortes croissances.

En termes de part de marché mesurée en pourcentage du nombre de passagers transportés, les compagnies françaises, qui avaient régressé sur la période 1992-1994, redressent globalement leur situation. Néanmoins une évolution moins favorable s'observe avec le Royaume-Uni.

L'activité de transport de passagers des compagnies métropolitaines, exprimée en passagers kilomètres, reste concentrée, les sept premières compagnies totalisant 97% du transport réalisé par l'ensemble de ces compagnies, mais la part du groupe Air France (Air France, Air France Europe et Air Charter) diminue, passant de 82% en 1992 à 72,5% en 1996.

**Une croissance
assez vive
sur l'international
et l'outre-mer**

En 1996, le nombre de passagers commerciaux dont l'origine ou la destination (ou les deux) est la métropole (transit exclus) a presque atteint 75 millions, soit 19% de plus qu'en 1992. Un petit tiers d'entre eux ne quittent pas l'hexagone (dans la suite de l'article, nous utiliserons le qualificatif « intérieur » pour ces seules liaisons intérieures métropolitaines, en dépit du fait que les voyages entre la métropole et les DOM d'une part, et autres DOM d'autre part, devraient formellement y être ajoutés).

La croissance de cette demande intérieure à la métropole n'est que de 13% en quatre ans alors que celle des passagers des liaisons internationales ou avec l'outre-mer atteint 22,6%.

Activité de l'ensemble des compagnies, françaises et étrangères, desservant la France métropolitaine

Liaisons	Grandeurs et unités	Indices base 100 en 1992				Niveaux 1996
		1993	1994	1995	1996	
Intérieures à la Métropole						
	Passagers (millions)	100,8	103,6	104,2	112,7	23,7
	PKT (milliards)	101,0	104,3	104,5	113,3	13,1
	Dessertes (milliers)	98,7	101,7	110,6	126,5	394,3
	Fret et poste (milliers tonnes)	142,0	154,1	164,4	178,8	110,7
Sur l'international et l'outre-mer						
	Passagers (millions)	103,3	112,1	114,0	122,6	51,2
	PKT (milliards)	104,9	117,3	122,3	134,1	150,0
	Dessertes (milliers)	103,5	110,0	113,3	119,9	762,0
	Fret et poste (milliers tonnes)	93,1	97,8	93,3	93,2	113,5
Total						
	Passagers (millions)	102,5	109,3	110,7	119,3	74,9
	PKT (milliards)	104,6	116,1	120,6	132,1	163,1
	Dessertes (milliers)	101,9	107,3	112,4	122,1	1156,3
	Fret et poste (milliers tonnes)	109,6	116,8	117,2	122,1	224,1

Source : DGAC

N.B. Les données passagers proviennent de l'exploitation des documents aéroportuaires (formulaires de trafic). Les PKT ont été estimés à partir des origines et des destinations.

L'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici considéré comme totalement français.

AÉRIEN

De ce point de vue, 1996 fait exception. Du fait de l'ouverture à la concurrence des liaisons intérieures, qui a entraîné une augmentation de l'offre et une baisse des prix sur les principales lignes, la croissance du transport aérien a été aussi forte sur l'intérieur qu'à l'international (environ 8%).

En termes de passagers kilomètres transportés (PKT), la part du transport relatif à des liaisons intérieures descend à 8% du total. Cela est dû à la faible distance moyenne de leurs parcours, voisine de 550 km contre environ 2 900 km pour les autres passagers (international ou outre-mer). Si la première distance est restée stable, la deuxième a augmenté d'au moins 9% en quatre ans, en partie en raison du déclin relatif des liaisons avec le Royaume-Uni et l'Algérie. Cela a donc entraîné une croissance de 34% des passagers kilomètres transportés pour les liaisons internationales.

Après l'ouverture de la ligne Paris-Nice en 1991 à un second exploitant français, l'augmentation du nombre des dessertes sur l'intérieur résulte de l'ouverture progressive des grandes lignes à la concurrence en 1995 et 1996 et se concentre sur ces deux années. La croissance du nombre de dessertes est plus régulière et légèrement inférieure à celle des passagers sur l'international et l'outre-mer.

**Croissance de 5%
du nombre
de passagers
sur les liaisons
intérieures
transversales
en 1996**

Sur les liaisons intérieures, les flux radiaux (*i.e.* avec Paris) dominent largement avec 82,5% du total des passagers. Si, en 1996, l'essentiel de la croissance s'est fait sur les liaisons radiales, on doit noter aussi cette année une accélération nette de la fréquentation des liaisons transversales (5%). Les plus fortes croissances sur ces liaisons s'observent sur les relations Nice-Strasbourg (+51%), Nice-Lille (+44%), Lyon-Toulouse (+28%) et Lyon-Nantes (+24%), avec l'apparition parfois d'opérateurs étrangers.

Sur les liaisons intérieures, la part des compagnies françaises dépassait 99%, tant sur les liaisons radiales que transversales. En 1996, cette part a baissé de 1,7 point sur les seules relations transversales (Alitalia, par exemple, faisant escale à Lyon et desservant Nantes et Bordeaux).

Evolution du nombre de passagers et de la part des compagnies françaises sur les principales zones

Zone	Indices base 100 en 1992					Niveaux (milliers)	
	1992	1993	1994	1995	1996		
Europe	indices	100	102,7	111,9	113,3	120,2	30 306
	Part du total %	60,4	60,1	60,3	60,0	59,2	
	Part française %	43,0	39,3	39,9	38,8	40,3	
Afrique	indices	100	100,9	99,2	96,6	108,4	6 937
	Part du total %	15,3	15,0	13,6	13,0	13,6	
	Part française %	42,5	42,3	44,8	41,9	44,8	
Amériques	indices	100	103,1	114,8	119,2	131,2	6 654
	Part du total %	12,1	12,1	12,4	12,7	13,0	
	Part française %	34,4	36,7	39,7	41,2	45,7	
Asie	indices	100	108,9	126,7	135,1	140,5	4 070
	Part du total %	6,9	7,3	7,8	8,2	8,0	
	Part française %	43,4	42,5	45,1	41,3	44,3	
Océanie	indices	100	109,7	126,1	133,7	148,6	3 198
	Part du total %	5,2	5,5	5,8	6,0	6,3	
	Part française %	99,9	99,7	99,7	99,5	99,6	
Total	indices	100	103,3	112,1	114,0	122,6	51 166
	Part du total %	100	100	100	100	100	
	Part française %	44,8	43,0	44,4	43,4	45,7	

AÉRIEN

Forte croissance sur l'outre-mer et la zone Asie

En 1996, les passagers à destination de l'Europe* représentent 59 % de l'ensemble des passagers des vols internationaux ou à destination de l'outre-mer, soit une baisse de 1,2 point depuis 1992, la seule Union européenne actuelle représentant 49% de ce total, en recul de 1,8 point. L'Afrique* arrive en deuxième position avec 13,6% des passagers.

Sur la période étudiée, la croissance du nombre de passagers est importante sur l'outre-mer (+ 50%) et l'Asie* (+40%). Elle est sensiblement moins vive pour la zone Europe avec 20% (soit +18% pour l'Union Européenne) et se limite à 8% pour la zone Afrique pour les raisons déjà évoquées. La mise en service de l'Eurostar pour la zone Europe et la crise algérienne pour la zone Afrique expliquent les moindres croissances de ces deux zones. Ainsi, hors Royaume-Uni, la croissance du nombre de passagers en provenance ou à destination de la zone Europe atteint 28%, tout comme celle des flux avec la zone Afrique hors Algérie, soit des rythmes assez proches de celui de l'Amérique* (+31%).

Sensible redressement de la part des compagnies françaises en 1996

Sur chacune de ces relations et à l'exception de l'outre-mer, la part des compagnies françaises ne dépasse jamais 50%. Globalement, elle approche 46%. Surtout, cette part qui avait sensiblement baissé en 1993, s'est assez nettement redressée en 1996 et ceci sur toutes les zones.

Evolution des principaux flux et des parts des compagnies françaises correspondantes pour la zone Europe

Pays	Indices base 100 en 1992 pour les passagers <i>Part des compagnies françaises en %</i>					Niveaux 1996 (milliers)	
	1992	1993	1994	1995	1996		
Royaume-Uni	Passagers	100	103,1	110,7	100,5	98,5	6 627
	%	31,4	29,6	28,5	26,1	27,4	
Italie	Passagers	100	96,8	111,2	110,5	120,8	3 962
	%	52,1	49,5	51,5	53,1	52,9	
Allemagne	Passagers	100	103,0	116,2	125,8	137,3	3 944
	%	47,5	43,4	41,0	41,0	45,8	
Espagne	Passagers	100	91,4	98,8	105,8	114,7	3 272
	%	58,5	51,3	54,7	57,6	57,4	

SOURCE : DGAC

Forte croissance des flux avec l'Allemagne sur la zone Europe

Le Royaume-Uni représente 22% des origines ou destinations de la zone Europe. Le succès commercial de l'Eurostar, avec l'ouverture du tunnel sous la Manche, a sérieusement réduit les flux aériens avec ce pays et notamment ceux de la ligne Paris-Londres. Celle-ci, en augmentation rapide, avait atteint les quatre millions de passagers en 1994 ; elle en a perdu 685 000 en 1995 et encore 390 000 en 1996.

Sur cette zone et parmi les quatre principaux flux, qui représentent ensemble 59% de l'ensemble des passagers de la zone, les origines ou destinations situées en Allemagne présentent la croissance la plus forte (+37%) ; cette croissance a été assez régulière sur les trois dernières années.

Redressement sensible des parts françaises de marché sauf avec le Royaume-Uni

On observe une tendance à la baisse de la part de marché française, déjà faible, sur les liaisons avec le Royaume-Uni : moins cinq points de 1992 à 1995. En 1996, cette part remonte de 1,3 point pour atteindre 27,4%. Avec l'Italie et surtout l'Espagne, les parts françaises de marché, qui avaient nettement baissé en 1993, sont ensuite remontées pour retrouver à peu près, depuis 1995, les niveaux de 1992. Enfin, la part française du marché avec l'Allemagne, qui avait fortement reculé en 1993 et 1994, se redresse nettement en 1996.

* Il s'agit ici des zones aériennes de l'OACI.

AÉRIEN

**Cinq pays
font 70%
des passagers
de la zone Afrique**

Les trois pays du Maghreb attirent 55% des passagers de la zone Afrique. Le cumul passe à 63% avec l'ajout des Canaries et à 70% si l'on ajoute l'Egypte. Les croissances sur la période sont fortes pour les Canaries (+46%) et la Tunisie (+39%). La part de marché des compagnies françaises progresse sur la Tunisie mais recule nettement en 1996 avec les Canaries. Les escales des compagnies allemandes leur permettant d'assurer des flux province-Canaries expliquent vraisemblablement en partie ce recul.

Evolution des principaux flux et des parts des compagnies françaises correspondantes pour la zone Afrique

Pays	Indices base 100 en 1992 pour les passagers <i>Part des compagnies françaises en %</i>					Niveaux 1996 (milliers)	
	1992	1993	1994	1995	1996		
Tunisie	Passagers	100	113,6	126,1	124,8	139,4	1 708
	%	39,3	38,1	42,6	44,6	44,2	
Maroc	Passagers	100	108,7	112,0	102,4	117,5	1 264
	%	42,5	43,2	44,6	40,5	41,2	
Algérie	Passagers	100	99,5	75,1	54,5	53,0	875
	%	24,8	24,4	26,7	0,3	0,0	
Canaries	Passagers	100	105,8	123,0	150,0	145,9	541
	%	81,0	65,9	57,2	62,9	50,5	

Source : DGAC

N.B. En raison de l'insécurité de l'aéroport d'Alger, Air France ne dessert plus cet aéroport depuis 1995.

**Etats-Unis
et Canada
font 85%
des passagers
de la zone
Amérique**

Deux pays concentrent, en 1996, 85% des passagers de la zone Amérique : les États-Unis avec 64% et le Canada pour 21%. La demande concernant ce dernier pays est en forte croissance (+60% en quatre ans). Celle relative aux États-Unis a peu progressé de 1992 à 1995 (11%) mais repart en 1996 (+8%). L'évolution de la part de marché des compagnies françaises s'améliore depuis 1994, notamment en fin de période. Cette part s'améliore aussi sur le marché canadien. Le niveau de la part française du marché, sur ces liaisons comme sur les autres, dépend bien sûr de la compétitivité des diverses compagnies mais aussi de la répartition relative des passagers selon leur nationalité. Ainsi, la proportion d'Américains est supérieure à celle des Français sur le flux avec les États-Unis.

Evolution des principaux flux et des parts des compagnies françaises correspondantes pour la zone Amérique

Pays	Indices base 100 en 1992 pour les passagers <i>Part des compagnies françaises en %</i>					Niveaux 1996 (milliers)	
	1992	1993	1994	1995	1996		
Etats-Unis	Passagers	100	98,2	107,2	110,9	119,7	4 264
	%	31,3	31,8	34,5	37,4	42,1	
Canada	Passagers	100	118,8	134,4	144,7	160,3	1 386
	%	25,5	35,9	36,3	36,0	38,4	

Source : DGAC

**Doublement
des flux
sur Hong Kong**

Les flux de passagers sont plus dispersés sur la zone Asie, qui comprend aussi le Proche et le Moyen-Orient. Deux pays dépassent 700 000 passagers : ce sont le Japon et Israël, qui représentent à eux deux 40% des passagers de la zone. Viennent ensuite la Thaïlande et Hong Kong, qui atteignent chacun 345 000 passagers ; le cumul des parts de ces quatre pays atteint alors 58%. Suivent le Liban, la Corée du Sud et l'Inde (environ 200 000 passagers chacun) puis Singapour et la Chine (environ 150 000 passagers). Ces neuf pays pèsent pour

AÉRIEN

près de 80% de l'ensemble des flux vers la zone Asie. La croissance a été forte pour Hong Kong (+96%), l'Inde et Singapour (60%) et enfin la Chine (56%), alors qu'elle est voisine de 35% pour les trois principaux flux.

L'évolution de la part de marché des compagnies françaises reste contrastée selon les pays. Elle évolue défavorablement sur la période avec le Japon mais a fortement progressé en 1996 avec Israël où elle se dégradait antérieurement. Les profils sont plus heurtés pour la Thaïlande et Hong kong et traduisent des niveaux de dessertes variables sur la période de la part des compagnies en présence. Sur l'ensemble des liaisons avec cinq pays (Liban, Corée du Sud, Inde, Singapour, Chine), la progression de la part française du marché est très appréciable, passant globalement de 37 % à 52 %.

Evolution des principaux flux et des parts des compagnies françaises correspondantes pour la zone Asie

Pays	Indices base 100 en 1992 pour les passagers <i>Part des compagnies françaises en %</i>					Niveaux 1996 (milliers)	
	1992	1993	1994	1995	1996		
Japon	Passagers	100	105,7	127,9	127,3	135,4	872
	%	51,1	49,0	48,2	43,0	44,5	
Israël	Passagers	100	110,3	125,4	134,5	132,5	744
	%	42,0	39,9	40,0	36,9	47,0	
Thaïlande	Passagers	100	108,9	121,0	124,9	137,4	351
	%	43,4	35,5	35,2	43,0	39,3	
Hong Kong	Passagers	100	126,1	158,7	184,9	196,1	338
	%	37,8	34,5	64,8	41,7	41,0	

Source : DGAC

Croissance de l'activité et concentration des compagnies françaises

Nous terminerons cette synthèse par une analyse de la croissance des diverses compagnies françaises métropolitaines d'une part et un éclairage sur la concentration du secteur d'autre part.

En 1996, les seize plus importantes compagnies résidant en métropole ont réalisé 71,3 milliards de passagers kilomètres transportés (PKT), soit 99,8% du total général de l'ensemble des compagnies métropolitaines, tous services commerciaux réunis (réguliers et non réguliers). La compagnie Air France, à elle seule, représente 60% du total général et le groupe Air France (avec Air France Europe et Air Charter) pèse pour 72,5%. En 1992, ces deux mêmes proportions étaient respectivement de 63% et 81,8%. On assiste donc à une déconcentration certaine de l'activité, surtout sensible sur le transport intérieur. Ce mouvement se traduit aussi par une forte croissance des autres compagnies et des regroupements puisque British Airways, qui contrôlait déjà TAT, a racheté Air Liberté (ces deux compagnies ont réalisé ensemble 6,3% des PKT totaux des compagnies métropolitaines en 1996).

Les fortes croissance d'AOM, d'Air Liberté et de TAT en 1996 résultent bien sûr de l'ouverture totale à la concurrence des lignes intérieures. La stratégie d'Air Liberté, cherchant à conquérir des parts de marché, s'est soldée par un sérieux déficit, qui a provoqué son rachat par British Airways en fin de l'année 1996.

L'activité de Corsair, filiale de Nouvelles Frontières, équivaut en 1996 à celle d'AOM, en raison d'une croissance très forte (+82%), certaines de ses lignes internationales étant devenues régulières. La distance moyenne des passagers transportés par cette compagnie passe de 4 100 km en 1995 à 5 500 km l'année suivante.

AÉRIEN

Concentration à 97% de l'activité des compagnies métropolitaines dans sept compagnies

Les sept premières compagnies ont réalisé 96,7% de l'activité totale en 1996. Les nouvelles compagnies Star Europe et Air Provence Charter, créées en 1995, s'insèrent au huitième et neuvième rang en 1996 dans le classement des compagnies selon leur activité, avec plus d'un demi-million de PKT sur des lignes presque exclusivement non régulières où la distance moyenne des passagers transportés dépasse légèrement les deux mille kilomètres.

Parmi les sept compagnies restantes, signalons les très fortes croissances, au cours de la période 1992-1996, des compagnies Air Provence International, Régional et Euralair, cette dernière subissant néanmoins un fort recul en 1996 en raison de la vente d'une partie de son réseau.

Les passagers des compagnies régionales Air Littoral, Régional, Corse Méditerranée et Brit'Air ont donc des parcours moyens compris entre 300 km et 525 km, ceci sur des lignes presque exclusivement régulières, alors que ceux d'Euralair et Air Toulouse International parcourent en moyenne 1 300 km sur des lignes non régulières.

Evolution de l'activité passagers des principales compagnies métropolitaines

Compagnies	Indices pkt, base 100 en 1992				PKT 1996 (millions)
	1993	1994	1995	1996	
Air France	101,3	118,5	106,6	136,6	58 866
Air France Europe	101,5	111,6	104,0	107,5	10 056
Corsair	131,4	146,2	124,3	226,9	8 788
AOM	145,3	187,5	137,9	217,3	8 754
Air Liberté	115,7	136,8	149,3	217,5	5 333
Air Charter	70,8	71,2	77,3	63,1	2 060
TAT	101,1	100,8	116,3	172,2	852
Star Europe		créée en 1995			584
Air Provence Charter		créée en 1995			551
Air Toulouse International	150,7	171,9	265,6	299,1	474
Air Provence International	97,2	210,3	586,4	496,9	318
Air Littoral	68,6	72,9	86,3	103,8	257
Regional	126,5	221,5	370,1	460,8	249
Cie Corse Méditerranée	138,2	146,8	141,7	134,1	234
Brit'Air	112,2	136,9	172,9	179,1	184
Euralair	139,1	146,1	635,2	344,7	129

Source : DGAC