

LES PRINCIPALES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES DE 1993 À 1996

Philippe HUAULT¹

L'année 1996 est marquée par la libéralisation totale du marché intérieur français pour les compagnies résidentes. Quinze compagnies ont réalisé 96 % du chiffre d'affaires du secteur et 99 % des passagers-kilomètres transportés (PKT). Les douze compagnies métropolitaines extérieures au groupe Air France ont vu leur part, certes réduite, augmenter sensiblement après 1994 avec l'apparition de nouveaux opérateurs sur le marché intérieur et l'émergence de plusieurs petites compagnies. Néanmoins les champs d'activité de ces compagnies restent très divers et Air France, de par sa taille, se trouve dans une situation tout à fait spécifique. La productivité par emploi navigant a sensiblement progressé chez Air France. Si les résultats d'exploitation d'Air France se sont redressés, ceux d'Air Inter Europe n'ont pas suivi la même évolution. Enfin, si certaines compagnies régionales ont obtenu des résultats assez satisfaisants, d'autres connaissent une situation plus difficile.

Quinze compagnies métropolitaines réalisent la quasi totalité de l'activité du secteur

Le nombre des passagers aériens au départ ou à destination de la métropole, sur les vols intérieurs et internationaux des compagnies métropolitaines, est passé de 38,8 millions en 1993 à 47,3 millions en 1996 (soit en moyenne + 5,1 % par an). Les nombres de passagers-kilomètres transportés (PKT) correspondants sont respectivement de 71,5 milliards et 97,9 milliards (+8,2 % par an).

Le secteur du transport aérien, avec 136 entreprises en métropole, représente un chiffre d'affaires de presque 71 milliards de francs en 1996 (contre 63,7 en 1993) dont 12 % sont confiés à des sous-traitants. Les quinze premières compagnies effectuant principalement du transport de passagers et actives sur toute la période 1993-1996² réalisent, en 1996, 96 % du chiffre d'affaires global du secteur et accueillent 99 % des passagers transportés par des compagnies métropolitaines en provenance ou à destination de la métropole. Le transport de passagers représente 72 % de leur chiffre d'affaires et 98 % du total de la recette passagers du secteur.

Six compagnies, dont trois appartiennent au groupe Air France actuel, réalisent plus de deux milliards de PKT en 1996. Les neuf compagnies les moins importantes ne réalisent que 3,5 % des passagers-kilomètres des six premières réunies et 11 % des passagers transportés. En termes d'évolution, toutefois, il convient de remarquer la très forte croissance de Corsair en 1996, année où cette compagnie a commencé de faire du transport régulier, et l'émergence du groupe Air Provence, au septième rang, devant TAT. De même, Régional manifeste une croissance forte et régulière.

¹ Cette note a été réalisée grâce à la collaboration de Serge GERMON, de la DGAC.

² Ce sont : Air France, Air France Europe, AOM, Corsair, Air Liberté, TAT, Air Charter (appartenant au groupe Air France), Air Littoral, Brit'Air, Régional, le groupe Air Provence, la Compagnie Corse Méditerranée, Air Toulouse International, Euralair et Flandre Air.

L'Aéropostale et Air Jet, de par leur chiffre d'affaires, devraient figurer dans cette liste. En raison de la faiblesse de leur activité passagers au profit d'une activité fret, elles n'ont pas été retenues ici. On sait, par ailleurs, qu'Air France a également une activité fret qui est, bien entendu, beaucoup plus importante que celle de ces deux compagnies réunies.

Cette note a été établie à partir de données publiques (trafic commercial du bulletin statistique de la DGAC, et comptes de résultats officiels des compagnies Air France et Air France Europe) et des données comptables récoltées dans le cadre des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE). Le secret statistique concernant les données individuelles de cette enquête impose des règles qui ont conduit aux regroupements d'entreprises effectués pour certaines analyses.



AÉRIEN

Les douze compagnies extérieures au groupe Air France transportaient, en 1993, 16,5 % des passagers en relation avec la métropole et réalisaient ainsi près de 22 % des PKT. Trois ans plus tard, ces proportions ont augmenté pour atteindre respectivement 26 % et 27 %.

Évolution de l'activité de quinze compagnies métropolitaines sur les relations concernant les aéroports français

	Passagers-km transportés				Parcours moyen des passagers			
	indices base 100 en 1993			niv. (millions)	indices base 100 en 1993			niveau (km)
	1994	1995	1996	1996	1994	1995	1996	1996
Air France (r.)	116,9	105,2	134,9	58 866	106,3	107,4	116,1	3 525
Air France Europe (r.)	109,9	102,5	106,0	10 056	100,4	101,7	104,3	597
Corsair (r. depuis 96)	111,2	94,6	172,6	8 788	107,4	87,5	115,8	5 501
AOM (r.)	129,0	104,8	149,6	8 754	97,4	58,9	65,3	2 911
Air Liberté (r. depuis 94)	118,2	129,0	187,9	5 333	87,0	52,1	50,7	1 871
Air Charter (n.r.)	100,6	109,3	89,2	2 060	101,1	106,7	107,2	1 936
Air Provence (n.r.)	216,4	603,3	1 397,2	869	119,0	142,6	118,6	2 351
TAT (r.)	99,7	115,1	170,4	852	101,9	101,4	108,2	551
Air Toulouse (n.r.)	114,1	176,2	198,4	474	102,2	104,6	91,8	1 319
Air Littoral (n.r.)	106,3	125,9	151,3	257	100,0	99,1	103,2	477
Régional (r.)	175,1	292,5	364,2	249	107,2	106,4	106,1	499
Cie Corse Méditerranée (r.)	106,3	102,5	97,1	234	100,9	101,1	101,8	303
Brit'Air (r.)	122,0	154,1	159,6	184	97,2	90,3	92,3	524
Euralair (n.r.)	105,1	456,8	247,9	129	99,2	101,2	125,0	1 276
Flandre Air (r. depuis 95)	119,7	180,6	313,3	42	102,5	110,0	108,2	503

Source : DGAC

Légende : r. : compagnie « régulière » ; n.r. : compagnie « non régulière ».

Air Provence désigne ici l'ensemble composé en 1996 d'Air Provence International et d'Air Provence Charter.

Forte progression de l'activité de transport à courte distance

Globalement, en 1996, le parcours moyen des passagers de ces douze compagnies approche 2 170 km, soit une distance proche de celle des passagers du groupe Air France (2 051 km).

Ces comparaisons globales doivent néanmoins être prises avec précaution en raison de la grande diversité des activités et des réseaux des compagnies constitutives de chaque sous-ensemble, comme l'illustre l'hétérogénéité des parcours moyens. De plus, la compagnie Air France a une activité non négligeable de transport de fret et de prestations techniques à d'autres compagnies, ce qui n'est généralement pas le cas des autres transporteurs français. Afin d'atténuer partiellement ces distorsions, les quinze compagnies ont été réparties en trois groupes en fonction du parcours moyen des passagers en 1996 : moins de 1 000 km, entre 1 000 km et 2 000 km et plus de 2 000 km.

La compagnie dont les passagers effectuent le parcours moyen le plus élevé en 1996 est Corsair avec 5 500 km. Viennent ensuite Air France, AOM et Air Provence, pour lesquels ce parcours varie de 3 500 km à 2 350 km. Le groupe suivant comprend, d'un côté, Air Charter et Air Liberté (autour de 1 900 km) et, de l'autre, Air Toulouse International et Euralair (autour de 1 300 km). Les passagers de toutes les autres compagnies, qu'elles soient nationales (Air France Europe et TAT) ou régionales, effectuent un parcours moyen inférieur à 600 km.

Les évolutions des réseaux des quatre compagnies pour lesquelles le parcours moyen des passagers excède 2 300 km en 1996 sont diverses sur la période examinée. Le parcours moyen des passagers de Corsair a fortement augmenté en 1996. Pour Air France, il a augmenté d'un sixième en raison de la restructuration du réseau après 1993. Enfin le parcours moyen des passagers d'Air Provence a doublé, passant de 1 200 km à 2 350 km. Par contre, celui de AOM, qui dépassait 4 300 km en 1993 et 1994, est descendu en dessous de 3 000 km les deux années suivantes en raison des nouvelles dessertes de liaisons intérieures françaises alors réalisées par cette compagnie.

Dans le groupe intermédiaire, le parcours moyen des passagers d'Air Liberté s'est fortement réduit en 1995 et 1996, pour les mêmes raisons que AOM, en passant de plus de 3 000 km en 1994 à moins de 2 000 km l'année suivante. Il a également diminué sensiblement en 1996 chez Air Toulouse. A l'inverse, il a progressé pour Air Charter et Euralair.

Le groupe des compagnies pour lesquelles le parcours moyen des passagers est inférieur ou égal à 600 km comprend sept compagnies dont Air France Europe (anciennement Air Inter). Les autres compagnies sont TAT (contrôlée à 100 % par British Airways), Air Littoral, Brit'Air, Régional, la Compagnie Corse Méditerranée (CCM) et Flandre Air qui sont toutes, sauf TAT, des compagnies régionales. En raison même de leur domaine d'activité, le parcours moyen des compagnies appartenant à cette catégorie a relativement peu évolué. Mais les évolutions de clientèle restent contrastées : Air France Europe représente, en 1996, 9,3 milliards de PKT soit une progression de seulement 6 % en trois ans. Les six autres compagnies réunies ne réalisent que 1,8 milliard de PKT mais leur progression est de 64 % sur la même période.

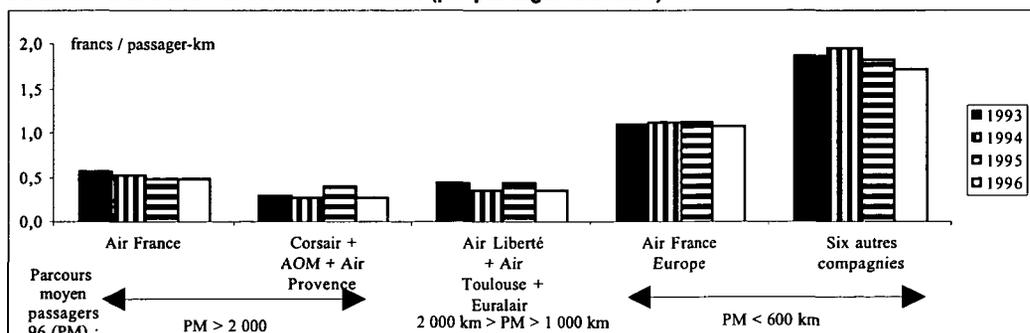
Le transport de passagers représente plus de 85 % des recettes des compagnies ayant un long parcours moyen, sauf pour Air France

En 1996, la part des recettes passagers (hors recettes de locations d'avions) dans les 67,9 milliards de francs de chiffre d'affaires des quinze compagnies retenues est en moyenne de 73,5 %. Cela est surtout dû au poids très important d'Air France qui réalise les deux tiers de son chiffre d'affaires en transport de passagers. Cette part de la recette passagers dans le chiffre d'affaires total est voisine de 87 % pour l'ensemble des trois autres compagnies dont les passagers font plus de 2 000 km (pour un chiffre d'affaires global de 5,8 milliards de francs) comme pour l'ensemble des compagnies situées dans la tranche de distance intermédiaire (chiffre d'affaires de 2,5 milliards de francs). Si cette part est d'environ 85 % pour Air France Europe, dont le chiffre d'affaires approche 9,7 milliards de francs, elle redescend à deux tiers pour l'ensemble des six compagnies dont les passagers effectuent des parcours moyens de moins de 600 km (CA : 4,8 milliards de francs). Cela est dû au fait que certaines compagnies ont une activité de location d'avions presque aussi importante que le transport de passagers.

La recette unitaire kilométrique par passager a, bien entendu, tendance à diminuer avec la longueur du parcours moyen effectué par les passagers. La plus faible valeur de l'ensemble Corsair, AOM, Air Provence par rapport à celle d'Air France est partiellement due à la plus grande proportion de vols charters. La recette unitaire des compagnies dont le parcours moyen des passagers est inférieur à 600 km est beaucoup plus élevée. Air France Europe a une recette unitaire plus faible que celle des six autres compagnies du même champ en raison de la structure de ses trafics : le facteur taille des avions intervient nettement pour les compagnies autres que Air France Europe. A cela s'ajoute le fait que certaines compagnies, comme Régional par exemple, ont des stratégies de niche sur des clientèles d'affaires.

Une productivité par emploi navigant en nette hausse à Air France

Structure et évolution des recettes unitaires (par passager-kilomètre)



Sources : Air France, Air France Europe, DGAC, DAEI/SES.
Air Charter ne figure pas dans ce graphique.

AÉRIEN

Évolution des effectifs

	Evolution des effectifs			
	indices base 100 en 1993			niveau 1996
	1994	1995	1996	
Air France (effectifs moyens pondérés)*	92,6	88,1	87,4	36 173
Corsair + AOM + Air Provence	115,4	130,8	160,0	3 172
Air Liberté + Air Toulouse +Euralair	86,0	107,7	240,9	1 968
Air France Europe *	99,0	102,5	96,5	10 746
Air Littoral + Régional + Brit'Air	124,0	152,4	166,5	2 010
TAT + CCM + Flandre Air	104,2	118,1	121,7	1 966
Sous total 6 compagnies	102,9	121,3	128,6	3 976
Total (y. c. Air Charter) *	96,9	94,6	97,8	57 591

Sources : Air France, Air France Europe, DAEI/SES

* Les sources sont les comptes de résultats officiels pour Air France et Air France Europe. Air France donne les effectifs moyens pondérés. Pour Air France Europe les effectifs retenus ici sont ceux à la fin de l'exercice officiel. Pour toutes les autres compagnies et pour la ligne «total», ce sont les effectifs de l'EAE demandés au 31 décembre de l'année.

L'évolution des effectifs se traduit par des réductions chez Air France (après la réorganisation) et Air Inter qui déterminent, par leurs poids, l'évolution globale pour les quinze compagnies. Parallèlement à l'essor de leur activité, on observe des progressions importantes des effectifs des autres compagnies.

Évolution de la productivité en termes physiques

en %

	Evolution du nombre de PKT par emploi			Evolution du nombre de PKT par emploi navigant		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Air France	23,0%	9,3%	14,3%	29,1%	2,4%	9,3%
Corsair + AOM + Air Provence	5,1%	-25,1%	32,8%	6,9%	-23,4%	25,9%
Air Liberté + Air Toulouse +Euralair	36,7%	-6,2%	-38,6%	16,9%	-18,5%	-33,2%
Air France Europe	4,2%	-9,5%	7,7%	6,0%	-0,1%	10,0%
Air Littoral + Régional + Brit'Air	0,6%	9,2%	6,7%	9,9%	13,2%	2,7%
TAT + CCM + Flandre Air	-2,0%	-3,1%	29,4%	1,9%	8,0%	29,3%
Total (y.c. Air Charter)	18,6%	1,2%	17,1%	15,1%	-1,4%	10,9%

Sources : Air France, Air France Europe, DAEI/SES

Les évolutions de productivité par emploi navigant (mesurée en PKT par emploi de ce type) ont été assez importantes pour Air France (+ 44 % en trois ans) et pour l'ensemble formé de TAT, CCM et Flandre Air (+ 42 %). Pour l'ensemble Air littoral, Régional et Brit'Air, elles sont également sensibles (+ 28 %). Plus modestes pour Air France Europe (+ 16 %), elles deviennent négatives pour l'ensemble Air Liberté, Euralair et Air Toulouse. Cela résulte probablement des embauches réalisées par Air Liberté dans sa stratégie de conquête de parts du marché intérieur métropolitain.

Des résultats économiques différenciés

L'analyse des comptes publiés par Air France et Air France Europe montre que cette dernière n'a pas évolué dans le même sens favorable qu'Air France sur la période.

Pour l'analyse financière qui suit, les comptes ont été partiellement retraités à partir des données de l'EAE (voir encadré), ce qui a conduit à regrouper Air France, Air France Europe et Air Charter en un seul sous-ensemble, même si leur domaine d'activité est différent.

AÉRIEN

Évolution de quelques ratios économiques (voir encadré)

		1993	1994	1995	1996
Taux de valeur ajoutée révisée %	Air France (3 compagnies)	49,5	53,7	53,5	50,5
	Corsair + AOM + Air Provence	31,9	33,4	36,4	31,6
	Air Liberté + Air Toulouse + Euralair	52,3	46,6	30,2	7,0
	Air Littoral + Brit'Air + Regional	56,8	59,0	57,0	59,5
	TAT + CCM + Flandre Air	-	30,9	35,7	36,3
Taux de marge révisé %	Air France (3 compagnies)	26,2	34,9	35,3	34,1
	Corsair + AOM + Air Provence	38,2	39,6	44,3	39,0
	Air Liberté + Air Toulouse + Euralair	50,1	50,2	24,8	-
	Air Littoral + Brit'Air + Regional	38,6	44,6	43,6	48,9
	TAT + CCM + Flandre Air	-	37,3	34,7	46,4
Dépenses liées aux immobilisations fixes utilisées (hors intérêts) rapportées à l'EBE révisé %	Air France (3 compagnies)	125,5	87,3	77,8	75,0
	Corsair + AOM + Air Provence	100,7	70,9	67,8	92,9
	Air Liberté + Air Toulouse + Euralair	74,9	81,6	189,8	ns
	Air Littoral + Brit'Air + Regional	108,3	72,1	79,8	71,8
	TAT + CCM + Flandre Air	-	172,5	167,2	113,4
Poids des charges financières et "assimilés" rapportés à l'EBE révisé + produits financiers %	Air France (3 compagnies)	79,3	55,2	45,2	44,1
	Corsair + AOM + Air Provence	42,0	32,8	26,1	35,8
	Air Liberté + Air Toulouse + Euralair	41,1	41,0	86,5	ns
	Air Littoral + Brit'Air + Regional	55,8	33,9	37,2	35,1
	TAT + CCM + Flandre Air	-	76,8	81,8	57,3

Sources : Air France, Air France Europe, DGAC, DAEI/SES

ns : non significatif.

- : donnée non disponible ou couverte par le secret statistique.

Le taux de valeur ajoutée révisée (voir encadré) avoisine ou dépasse 50 % pour le premier regroupement (les trois compagnies du groupe Air France) et le quatrième (Air Littoral + Régional + Brit'Air). Il est de l'ordre de 33 % pour le regroupement contenant AOM et celui comprenant TAT. Le taux de marge révisé s'est redressé dès 1994 pour le premier groupe de compagnies (groupe Air France) ; il est stable ou augmente pour les autres regroupements (il approche même 50 % pour l'ensemble constitué de Air Littoral, Brit'Air et Régional). Il chute, par contre, pour l'ensemble Air Liberté + Air Toulouse + Euralair.

Le troisième ratio, qui mesure le poids des charges relatives aux immobilisations fixes utilisées, est tendanciellement à la baisse pour la plupart des regroupements, à l'exception de celui d'Air Liberté plus Air Toulouse plus Euralair. Ce poids reste néanmoins élevé pour la plupart des compagnies et dépasse même 100 % pour l'un des regroupements. Le groupe (AOM + Corsair + Air Provence) connaît une forte augmentation du poids relatif de ces charges en 1996. Les charges financières et assimilées, enfin, sont également en recul dans la plupart des cas.

Néanmoins, il convient de ne pas perdre de vue que le petit nombre de compagnies ne permet pas toujours de procéder à des regroupements homogènes. C'est le cas pour le regroupement contenant Corsair, AOM et Air Provence, une compagnie de l'ensemble pouvant afficher des résultats sensiblement meilleurs que les deux autres. Il en est de même pour l'ensemble comprenant TAT, CCM et Flandre Air, avec notamment les particularités de la compagnie Corse Méditerranée dont une part importante de l'activité est liée à la Corse. Même dans le regroupement comprenant Régional, Air Littoral et Brit'Air, la première compagnie spécialisée dans le voyage d'affaires avec de petits avions est sur un segment de marché distinct de celui d'Air Littoral ou de Brit'Air qui travaillent en franchise avec de grandes compagnies.

Note méthodologique

La technique utilisée ici pour neutraliser les effets comptables des différences de stratégies d'externalisation de certaines charges d'exploitation s'appuie sur une méthode que le SES a déjà appliquée en partie à l'analyse des comptes des entreprises de transport routier de marchandises. Ces analyses reprennent également partiellement des concepts développés par le Centre de diagnostic et de prévention du transport de P. JANNIN. Les différences de stratégies en matière d'externalisation des charges pouvant exister entre les entreprises, notamment en matière de crédit-bail et de location d'une part et d'appel à du personnel extérieur à l'entreprise mais payée par elle d'autre part, perturbent en effet les comparaisons effectuées à partir des ratios classiques.

On définit ainsi une valeur ajoutée révisée, calculée comme suit :

$VAHT_R = VAHT + \text{totalité du crédit bail (matériels de transport, mobilier, immobilier)} + \text{totalité des loyers (matériels de transport + autres)} + \text{dépenses liées au personnel détaché ou prêté à l'entreprise} + \text{dépenses liées aux autres personnels n'appartenant pas à l'entreprise.}$

Ceci permet de définir un taux de valeur ajoutée révisé : $VAHT_R$ rapportée à la production (en %).

De même l'excédent brut d'exploitation révisé est ainsi défini :

$EBE_R = VAHT_R + \text{subventions d'exploitation} - (\text{impôts, taxes et versements assimilés} + \text{salaires} + \text{charges sociales} + \text{participation des salariés aux fruits de l'expansion} + \text{dépenses liées au personnel détaché ou prêté à l'entreprise} + \text{dépenses liées aux autres personnels n'appartenant pas à l'entreprise}).$

Le taux de marge brute révisé est égal à : $EBE_R / VAHT_R$ (en %).

Les charges relatives à l'outil de travail peuvent être divisées en deux groupes : les amortissements et quasi-amortissements d'une part et les charges financières correspondantes d'autre part. Pour calculer les premières, on fait l'hypothèse que compte tenu des durées de vie des matériels, les redevances de crédit-bail et les loyers pouvaient être divisées en deux parts : deux tiers ont été considérées comme de quasi-amortissements, le tiers restant pouvant être assimilé à des charges financières. Les charges du premier groupe sont donc obtenues en ajoutant aux dotations aux amortissements les quasi-amortissements ainsi définis. Elles ont été rapportées à l'EBE révisé pour estimer (en %) la part des dépenses que nous avons qualifiées de liées aux immobilisations fixes utilisées (hors intérêts).

Pour les charges financières et assimilées (charges du second groupe), il conviendrait d'ajouter, au tiers précédemment défini, les intérêts versés relatifs aux emprunts pour les investissements réalisés. Malheureusement cette donnée ne figure pas dans l'EAE qui ne donne que les charges financières globales. Aussi a-t-on pris l'ensemble des charges financières auxquelles on a ajouté le tiers des crédits-baux et des loyers. Ce total a été rapporté à la somme de l'EBE révisé et des produits financiers (en %).