

AERIEN

Le trafic aérien international, la situation sur les liaisons Europe-USA et France-USA

Philippe HUAULT

Les trafics mondiaux ont seulement dépassé en 1992 les niveaux atteints en 1990. Une grosse majorité de ceux-ci est effectuée sur les lignes régulières mais en Europe le trafic voyageurs non régulier reste important pour certains pays. Le trafic Europe Etats-Unis a crû très fortement en particulier avec la France, et la part de notre pavillon, sur ce marché, qui était déjà la plus faible d'Europe en 1986, s'est dégradée à l'exception de l'ensemble des liaisons avec New York. La restructuration en réseaux étoilés à l'intérieur des Etats-Unis semble en être la principale cause.

Après les fortes croissances de 1987 à 1990, le trafic mondial a dépassé en 1992 les niveaux atteints en 1990.

En 1990 le trafic voyageurs aérien commercial mondial a atteint 2097,5 Milliards de passagers-kilomètres transportés (Md de PKT). Il a diminué de 4% en 1991 en raison des événements du Golfe. Pour 1992 les premières évaluations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) font apparaître une croissance globale de 6%, (11% pour le seul trafic régulier international), soit un dépassement du niveau atteint deux ans auparavant. En 1990, le trafic **international** (exclusivement traité ci après) a représenté 1084 Md de PKT soit 51,7% du total, les lignes régulières(*) en assurant 82%. L'année 1991 reste donc une exception dans une progression importante des trafics réguliers de voyageurs comme de ceux du fret depuis plusieurs années. De 1986 à 1990 le nombre de passagers des vols réguliers a progressé de 8,5% par an, le fret de 8,2% en tonnage enfin les parcours se sont allongés puisque les tonnes kilomètres transportées (TKT totaux) ont crû en moyenne de 9,9%.

Trafics Internationaux des compagnies de quelques pays en 1990 (milliards)

Pays	Etats Unis(1)	Royaume Uni(2)	Allemagne	France(3)	Pays Bas	Japon	Monde
PKT total	205,7	119,7	68,2	46,3	37,6	52,6	1084,5
PKT régulier	194,2	77,9	39,1	35,6	28,8	52,5	893,5
régulier (%)	94,4	65,1	57,4	76,9	76,5	99,7	82,4
TKT total	29,3	13,6	10,8	8,2	6,2	9,6	
TKT régulier	27,8	10,0	7,9	7,1	4,7	9,5	130,8
régulier (%)	95,0	74,1	73,3	87,1	76,4	99,6	

(1) Majors, nationaux et grandes Cies de fret (2) Siège en Gde Bretagne (3) Siège en métropole

Source OACI DGAC.

(*) On distingue les vols réguliers des vols non réguliers pour les compagnies régulières. De même des compagnies non régulières effectuent des vols ayant ce qualificatif par définition.

COMPTES

Le trafic voyageurs non régulier, faible aux USA garde une part importante dans certains pays d'Europe.

Les parts du trafic non régulier dans la totalité des flux de voyageurs varient de façon importante selon la nationalité des compagnies; dans certains pays de l'Europe de l'Ouest cette part dépasse parfois les 30%, alors qu'aux USA elle est loin d'atteindre cette proportion. Si les compagnies de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) réalisent 30% des PKT réguliers mondiaux, l'Association des compagnies charters européennes réalisent 72% des trafics non réguliers en 1990. Le rythme de croissance annuel des flux non réguliers mondiaux (en PKT) ne semblent pas significativement différent de celui des trafics réguliers; néanmoins les évolutions pour les compagnies de certains pays européens peuvent être plus heurtées: entre 1988 et 1990 cette part diminue de 4,3% pour le Royaume-Uni et augmente de 5% pour l'Espagne. En France, elle a peu varié autour de 23%.

Selon l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) les flux réguliers en relation avec l'Amérique du Nord se répartissent ainsi: une moitié concerne l'Europe de l'Ouest, un quart l'Asie, enfin environ 17% impliquent l'Amérique Centrale; les Etats-Unis sont touchés globalement par 92% d'entre eux.

La relation Amérique du Nord Europe de l'Ouest représente la moitié du trafic régulier nord américain et presque autant pour le trafic européen extérieur à l'Europe

Plus de la moitié des flux réguliers de voyageurs sur les liaisons avec l'Europe de l'Ouest sont en relation avec un autre pays d'Europe de l'Ouest et 21,5% concernent l'Amérique du Nord (notons qu'en moyenne les compagnies européennes réalisent sur ce réseau 30% de leur chiffre d'affaires); les parts de voyageurs concernant l'Asie et l'Afrique sont proches de 7% chacune. Le Royaume-Uni arrive nettement en tête (36% des flux) suivie par l'Allemagne et la France qui restent proches (sauf pour le fret), reflétant le rôle de plateforme centrale joué par Londres.

Répartition partielle du trafic régulier international en 1990

Relations en 1990	Passagers milliers	P(*)	Passagers part (%)	Frêt (tonnes) Milliers	P(*)	Frêt part (%)
Amérique du Nord-Europe de l'Ouest	30 358	34	49,0	1 616	32	50,9
Amérique du Nord - Asie	9 022	22	14,5	908	10	28,6
Total Amérique du Nord	62 017	101	100,0	3 175	68	100,0
dont Etats Unis	56 952	70	91,8	2 955	52	93,1
Europe de l'Ouest-Europe de l'Ouest	75 885	202	53,7	928	177	20,5
Amérique du Nord-Europe de l'Ouest	30 358	34	21,5	1 616	32	35,8
Europe de l'Ouest-Asie	8 863	114	6,3	746	95	16,5
Europe de l'Ouest-Afrique	11 766	185	8,3	254	100	5,6
Total Europe de l'Ouest	141 238	794	100,0	4 516	667	100,0
dont Royaume Uni	49 744	81	35,2	1 251	81	27,7
dont Allemagne	29 946	85	21,2	1 079	78	23,9
dont France	29 057	98	20,6	819	97	18,1

Source IATA-DGAC

P(*) : Nombre de paires de pays reliés

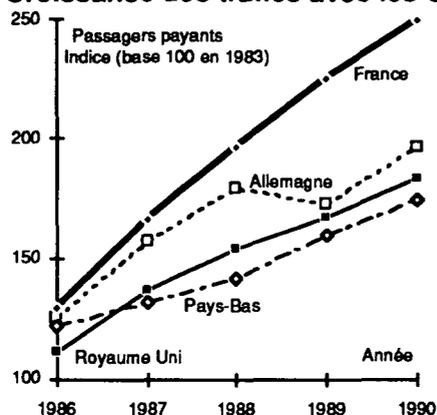
La croissance du trafic est maximale avec la France.

Sur les liaisons reliant les Etats Unis à l'un des 28 pays de la CEAC, 4 pays (Royaume-Uni, Allemagne, France et Pays-Bas), enregistrent plus de 71% des 27,7 millions de passagers payants des lignes régulières en 1990, les parts respectives étant 36 - 17 - 12 et 6%. Les trafics ont fortement progressé depuis 1983 (mais surtout à partir de 1987) en particulier pour la France puisque qu'ils ont été multipliés par 2,5 sur ces 7 années selon le Département des Transports américain alors qu'en moyenne sur l'ensemble ce coefficient vaut 1,8. L'importance du tourisme dans notre pays explique cette évolution spécifique. Le Royaume-Uni illustre parfaitement le rythme de l'évolution globale sur cette période des liaisons examinées ici.

COMPTES

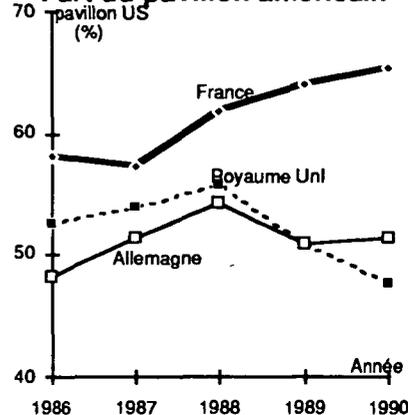
Les compagnies américaines ont fortement accru leur part de marché avec notre pays.

Croissance des trafics avec les USA par pays



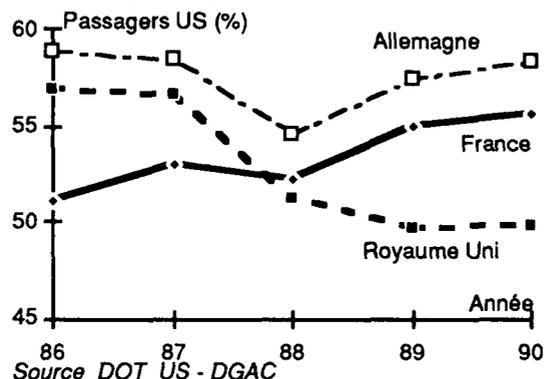
Source DOT US - DGAC

Part du pavillon américain



Les parts de marché américaines sur les relations Etats Unis -pays européens évoluent de façon divergentes : en France, déjà la plus importante d'Europe en 1986 (58%), elle a atteint 65% en 1990; pour une relation pays européen Etats-Unis donnée le rapport de l' **accroissement** sur cette période (1986 à 1990) des passagers des compagnies américaines (toutes nationalités) sur celui (sur la même période) des passagers américains (tous pavillons) synthétise les effets

Parts de passagers américain sur les relations Etats Unis- Pays européen



Source DOT US - DGAC

comparés des variables pavillon et nationalité du passager sur cette durée : ce rapport vaut 1,2 pour la France, 1,03 pour le Royaume-Uni et 1 pour l'Allemagne; de 1989 à 1990 ces mêmes rapports sont égaux : respectivement à 1,24 - 0,26 et 0,86 illustrant ainsi la dégradation relative de notre pavillon.

Plus de 40% du trafic passagers France -Etats Unis se fait avec New York.

Un examen effectué par la DGAC sur les trafics passagers totaux ville à ville fait apparaître que sur les liaisons France (6 villes regroupées : Paris, Lyon, Bordeaux, Nice, Toulouse et Marseille) vers les Etats-Unis, le trafic en 1990, sur l'ensemble des seules relations avec New York, dépassait 40% du trafic total des liaisons étudiées et approchait les 20% pour les 2 grandes villes de la Côte Ouest.

Répartition à l'intérieur des USA des trafics des liaisons avec la France (*)

Année 1990	New York	Washington	Côte Ouest	Autres villes	Total Etats Unis
(milliers)	1298,7	105,5	576,0	1087,8	3068,0
(%)	42,3	3,4	18,8	35,5	100

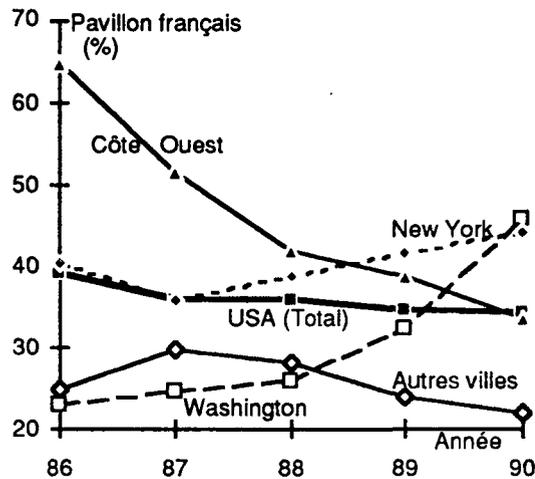
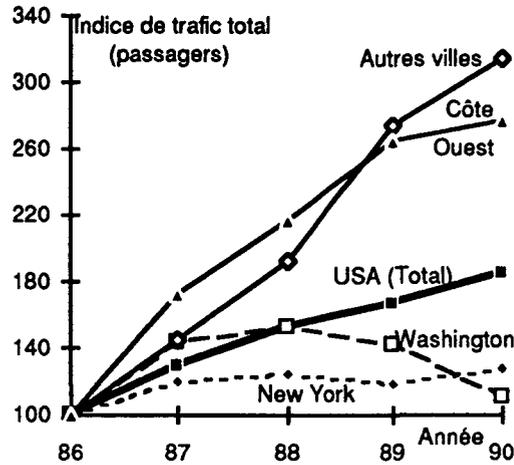
Source DGAC

Globalement, de 1986 à 1990, le trafic a crû de 1,406 millions de passagers dont 0,404 pour le pavillon français. Les évolutions, des trafics totaux d'une part et des parts de marché du pavillon français d'autre part, sont très contrastées. Le trafic en relation avec New York a augmenté de 6,3 % par an et diminue sur Washington depuis 1989, par contre il a presque doublé avec Los Angeles (336 000 passagers en 1990), multiplié par 8 avec San Francisco (240 000 passagers avec un quasi quadruplement entre 1986 et 1987) il a également triplé avec l'ensemble des autres villes américaines. Si la part de marché d'Air France augmente avec New York et Washington elle se dégrade globalement très fortement ailleurs depuis 1987 ou 1988.

COMPTES

Le groupe Air France a bien résisté sur les relations avec New York mais la restructuration des réseaux intérieurs US lui est très défavorable.

Traffic et pavillon français sur ces liaisons (*)



Source DGAC

La restructuration en réseaux étoilés des lignes américaines et les économies qu'elles permettent se fait ici d'autant plus sentir : A l'exception de Houston (où Air France était seul) et Miami, la dégradation est considérable avec Los Angeles (baisse de 68 à 34% de notre part de marché entre 1986 à 1990), San Francisco (diminution depuis 1987 de 64 à 33%). En regardant les liaisons où Air France n'a pas de droits de trafic ou de lignes (Atlanta, Dallas, Détroit, Raleigh, St Louis) le trafic a crû de 349 000 passagers sur ces 4 années pour atteindre 437 000 en 1990. Un saut quantitatif important sur les liaisons avec les principaux centres cités apparaît souvent en 1987 où restructurations et baisse des prix se combinent. ■