

# Les notes thématiques

Direction du Transport aérien

décembre 2009

## Les transporteurs à bas-coûts, un modèle en voie de s'élargir au-delà du marché moyen-courrier européen

### Introduction



Les transporteurs à bas coûts (appelés TBC), présents sur le territoire français depuis 1996, exercent une dynamique importante sur le transport aérien moyen-courrier international européen touchant la France. On observe également un développement récent et très vif des ouvertures de lignes intérieures.

En quoi ce schéma est-il propre à l'économie française ? En quoi est-il commun avec le développement en Espagne, en Italie, pays de destination touristique comme la France ?

Dans le contexte actuel de crise économique, les TBC poursuivent le développement de leur trafic. Quel peut être l'avenir de ces transporteurs : porté par l'arrivée de passagers affaires tentés par des offres tarifaires plus avantageuses que ceux des transporteurs traditionnels ou, a contrario, touché par la baisse de la demande et la réduction des marges d'exploitation ?

Temps clés de ce développement, l'implantation sur les aéroports régionaux français au travers de dessertes touristiques puis sur Paris, la négociation UE-Maroc accompagnant la réforme de la politique touristique marocaine, l'essor des acteurs d'Europe de l'est et, enfin, la concurrence frontale avec le groupe Air France sur les liaisons transversales.

### Une activité en forte croissance et de plus en plus répartie sur l'ensemble du territoire

#### Une part de marché grandissante en France

Pour l'ensemble de leur activité (depuis 1996 à l'international et 2002 en intérieur), les TBC représentent en 2008 près de 20 % du trafic total touchant la France. Sur leur marché naturel, moyen-courrier européen, leur part atteint 27 %.

Majoritairement détenteurs d'une licence européenne délivrée par un État membre de l'Union européenne, les transporteurs à bas coûts soutiennent la croissance du trafic à l'intérieur de l'Europe ; ils ont peu à peu pris la place des transporteurs traditionnels, français comme étrangers. De 41 % en 1996, dernière année avant la libéralisation complète du transport aérien européen, le pavillon français n'assure plus que 27 % du trafic international France-UE.

Deux millions de passagers ont été transportés en 2000 (300 000 sur les lignes intérieures), 24 millions l'ont été en 2008 (1,5 million sur les lignes intérieures). Le rythme moyen de croissance annuelle atteint 36 % comparé à 3,2 % pour le trafic global français sur la même période.

#### Évolution des parts de marché des TBC dans le trafic touchant la métropole

	2000	2005	2006	2007	2008
<b>intérieur</b>	0 %	5 %	5 %	5 %	7 %
<b>international monde</b>	3 %	14 %	17 %	21 %	23 %
<b>international EEE</b>	5 %	24 %	28 %	33 %	35 %
<b>global</b>	2 %	12 %	15 %	18 %	30 %
<b>EEE (internat+intérieur)</b>	3 %	18 %	21 %	25 %	27 %



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement durable et de la Mer  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



## À l'origine, une implantation sur les aéroports régionaux de plus en plus tournée vers Paris

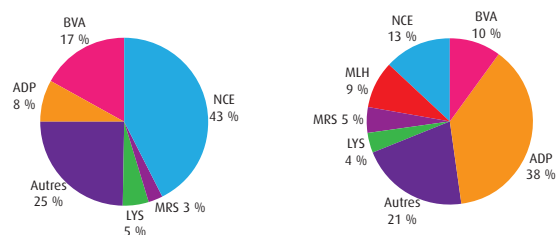
Les premières liaisons ont été assurées à partir des îles britanniques vers les régions françaises, pour une clientèle constituée en grande majorité de touristes attirés par les ressources du territoire français. Le grand nombre\* d'aéroports en France a facilité leur ancrage dans les régions. Puis les résidents français – et la clientèle d'affaires – sont venus grossir la clientèle étrangère au fur et à mesure du développement du réseau.

Au total, en 2008, plus de quarante aéroports étaient desservis par des transporteurs à bas coûts. Pour certains d'entre eux (Beauvais, Carcassonne, Bergerac et Nîmes), ce sont leurs seuls opérateurs. De plus, certains aéroports connaissent une forte dépendance vis-à-vis d'un seul transporteur, source de fragilité si le principal exploitant décidait de se retirer.

### Évolution du trafic et contribution des TBC dans 10 aéroports en France

Aéroports	2000		2008	
	Trafic TBC	% trafic aéroport	Trafic TBC	% trafic aéroport
Nice	868 404	9 %	3 356 825	32 %
Beauvais	343 332	90 %	2 478 693	100 %
Paris CDG	156 248	0 %	4 691 515	8 %
Carcassonne	108 266	80 %	444 706	100 %
Lyon	101 744	2 %	1 008 781	13 %
Marseille	56 545	1 %	1 196 717	18 %
Bordeaux	56 386	2 %	466 094	13 %
Toulouse	12 836	0 %	932 232	15 %
Paris Orly	-	-	5 030 369	19 %
Bâle-Mulhouse	-	-	2 284 293	54 %

### Poids des aéroports dans le total du trafic bas-coûts (source DGAC)



L'activité des TBC est implantée sur trois aéroports : Marseille pour Ryanair, Paris-Orly et Lyon pour easyJet.

Des investissements ont été réalisés pour accueillir leurs passagers au sein d'une aérogare dédiée : c'est le cas à Marseille et à Lyon et le sera bientôt à Bordeaux (mai 2010).

### Pour quelle catégorie de passagers ?

À partir des enquêtes réalisées\*\* par la DGAC en 2008 sur cinq aéroports français, il est possible de caractériser les passagers des TBC : majoritairement résidents à l'étranger, voyageant principalement pour motifs personnels (44 % pour tourisme, loisirs et 26 % pour visites à des parents et des proches) et légèrement plus jeunes - la moitié a moins de 35 ans - que sur les transporteurs traditionnels. La clientèle affaires (28 % en moyenne) est toutefois mieux représentée sur les liaisons

\*120 en métropole dont 70 avec un trafic inférieur à 3000 passagers/an.

\*\*Des résultats plus détaillés seront communiqués dans une prochaine note thématique.

au départ de Paris-CDG. Leur appartenance, pour la moitié d'entre eux, à des foyers à revenus élevés (disposant de plus de 3000 € mensuels) constitue une caractéristique proche de celle des clients des autres transporteurs. Les enquêtes montrent en outre que le tarif moyen payé par trajet en 2008 est d'environ 80 euros TTC.

### Paysage français en 2008

Le marché est exploité par plus de 30 transporteurs à bas coûts qui ont établi un réseau de 480 liaisons : le groupe easyJet, avec 9,4 millions de passagers, et Ryanair, avec 6,2 millions, dominent toujours avec près des deux tiers du marché, chacun exploitant une bonne centaine de liaisons (119 liaisons pour Ryanair et 103 pour le groupe easyJet).

L'écart avec les autres transporteurs reste toujours conséquent : les six plus importants après les deux leaders ne transportent que 20 % du marché : Vueling/Clickair (1,5 million de passagers), Transavia France (0,9 million), Flybe (0,7 million), Atlas Blue (0,7 million), Jet4You (0,5 million) et SkyEurope (0,5 million). Trois transporteurs ont enregistré une forte progression de leur trafic en 2008 : Transavia France (les premiers vols ont débuté mi-2007), Jet4You (+ 59 %) et Atlas Blue (+ 33 %).

### Élargissement à l'Afrique du nord

La répartition des passagers par marché témoigne du caractère toujours dominant du Royaume-Uni dans l'activité des TBC, suivi par l'Espagne et l'Italie.

On note le fort développement des relations avec le Maroc, désormais 4<sup>e</sup> marché international (11<sup>e</sup> en 2006 lors du démarrage des TBC marocains, Atlas Blue et Jet4You).

Le marché France-Maroc (4,6 millions de passagers en 2008) a bénéficié de l'arrivée en force du groupe easyJet, de Ryanair et de Transavia France, faisant passer à 39 % du marché la part assurée par les TBC.

En effet, suite à la signature de l'accord aérien Union européenne-Maroc en décembre 2006, Ryanair a mis en place plusieurs liaisons au départ de Marseille. EasyJet, qui desservait Bâle-Mulhouse-Marrakech, a inauguré des vols au départ de Paris-CDG et de Lyon tandis que Transavia France confortait sa présence sur le Maroc en augmentant le nombre de destinations depuis Paris-Orly.

En conséquence, la part de trafic des trois principaux transporteurs traditionnels (Air France, RAM et Aigle Azur) a dans le même temps chuté : 54,4 % du trafic en 2007 contre 45,7 % en 2008.

### Part des principaux marchés internationaux de/vers la France

Royaume-Uni	7 005 015	31 %
Espagne+Canaries	3 397 774	15 %
Italie	2 660 301	12 %
Maroc	1 782 082	8 %
Allemagne	1 610 425	7 %
Irlande	866 813	4 %
Portugal	785 662	4 %
Suisse	683 764	3 %
Pays-Bas	529 605	2 %
Suède	522 197	2 %
Belgique	457 184	2 %
Norvège	320 626	1 %
Pologne	311 040	1 %
Sous-total des 13 pays	20 932 488	93 %
Total trafic TBC	22 425 172	100 %

Dans le domaine de pertinence des TBC, caractérisé par une longueur d'étape de l'ordre de 600 à 1500 km, figurent également l'Algérie et la Tunisie, pays avec lesquels l'Union européenne souhaite créer un espace aérien commun. La Commission a reçu mandat des États membres de négocier dans ce sens.

## Une concurrence redoublée sur les liaisons transversales

EasyJet, depuis longtemps présente sur les liaisons radiales entre Paris d'une part, Toulouse et Nice d'autre part, opère depuis 2008 à partir d'une implantation à Lyon. Quatre destinations sont desservies à ce stade : Bordeaux, Toulouse, Biarritz et Bastia, toutes déjà desservies par le groupe Air France-KLM.

Ryanair, pour sa part, a inauguré trois liaisons au départ de Marseille : Beauvais, Brest et Lille. Sa part du marché intérieur devrait s'étoffer rapidement avec le renforcement de l'offre et l'ouverture de liaisons avec Nantes, Tours, Bâle-Mulhouse et Biarritz. Là encore, à l'exception des lignes entre Marseille et Brest, Tours ou Biarritz, Ryanair concurrence fortement le groupe en place.

En réponse à easyJet, le groupe Air France-KLM a renforcé les lignes existantes (Lyon-Bordeaux et Lyon-Toulouse), avec utilisation d'appareils de plus grande capacité, et recentré la desserte sur un seul des aéroports parisiens (Biarritz n'est plus reliée à Paris que par l'aéroport d'Orly). Cependant, face au redoublement de la concurrence sur le marché intra-communautaire et d'Afrique du nord et aux difficultés économiques, Air France a annoncé la révision de son modèle économique court-courrier.

## Une solution pour les liaisons long-courriers ?

La compagnie malaise Air AsiaX, créée en 2007, développe vers l'Europe un réseau long-courrier, actuellement orienté vers la Chine, le Japon et l'Australie. Cette expérience unique de TBC long-courrier sera-t-elle transposable à la desserte de l'outre-mer, pour laquelle des économies de coûts sont recherchées ? Selon une étude menée à la demande du ministère chargé de l'outre-mer, l'emploi d'avions modernes, de grande capacité, équipés en classe unique, couplé avec des frais de structure faibles et une commercialisation basée sur internet devrait permettre d'obtenir des coûts au siège inférieurs de plus de 10 % aux niveaux actuels. Cette évolution ne serait envisageable cependant qu'à moyen terme et dans des conditions de croissance significative de la demande, touristique notamment.

## Les acteurs d'Europe de l'est : un élan freiné par la crise

On a assisté, avant même l'élargissement de l'Union européenne à l'est en 2004, à la naissance de deux transporteurs à bas coûts dynamiques, le slovaque SkyEurope en 2002 et le hongrois Wizzair en 2004. Ceux-ci ont rapidement adopté le modèle de développement des britanniques en créant simultanément plusieurs implantations en Europe de l'est pour assurer des liaisons avec les pays de l'UE, avec une différence de stratégie importante entre les deux : Wizzair privilégie les aéroports secondaires et SkyEurope les aéroports traditionnels.

### Trafic total (millions de passagers)

Année	SkyEurope	Wizzair
2006	2,7	3
2007	3,5	4,2
2008	3,6	5,9

Leur montée en puissance a été assez rapide. Wizzair est devenu, en 2008, le premier transporteur d'Europe de l'est devant des transporteurs traditionnels comme notamment CSA Czech Airlines (5,6 millions de passagers) et LOT Polish Airlines (4 millions). La compagnie SkyEurope a, quant à elle, rencontré de graves difficultés financières dès 2007. Elle a dû abandonner deux de ses cinq implantations pour ne conserver que Bratislava, Vienne et Prague et réduire de moitié sa flotte de 14 appareils (B737-700). Mesures insuffisantes, le transporteur a interrompu tous ses vols fin août 2009.

### Paysage européen

Les dix plus importants transporteurs européens à bas coûts, en termes de passagers transportés totaux en 2008, sont les suivants : Ryanair (Irlande), easyJet Group (Royaume-Uni), Air Berlin (Allemagne), Vueling Airlines/Clickair (Espagne), Thomsonfly (Royaume-Uni), TUIfly (Allemagne), Norwegian (Norvège), Germanwings (Allemagne), Flybe (Royaume-Uni) et Wizzair (Hongrie).

Ryanair, avec 58,6 millions de passagers, et easyJet Group, avec 43,7 millions, ont représenté le transport à eux deux de plus de 102,3 millions de passagers (86,2 millions de passagers en 2007). Source : ATW juillet 2009

## La France, une situation particulière au sein de l'Europe ?

### Le marché intérieur

Le marché intérieur français continue à n'être exploité que par les seuls transporteurs à bas coûts étrangers, à la différence d'autres marchés européens (Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, Italie) auxquels participent les TBC nationaux. Une forte croissance en 2009 est attendue, du fait d'easyJet et de Ryanair, transporteurs également à l'origine de la forte progression de l'offre à bas coûts en Espagne et en Italie.

### Offre de sièges par les TBC en Europe - réseau intérieur (millions) - source OAG

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Royaume-Uni	13,79	15,2	17,48	19,72	22,7	22,41
Allemagne	1,58	6,42	8,29	11	14,56	15,41
Espagne	0,71	1,39	2,71	3,69	8,22	11,71
Italie	1,47	4,28	2,56	5,54	6,7	9,43
Norvège	2,03	2,23	2,5	3,37	4,13	5,1
Suède	1,51	1,6	1,78	2,98	3,06	3,67
France	0,81	1,35	1,19	1,47	1,43	1,92
Irlande	0,71	0,88	2003	1,15	1,45	1,54

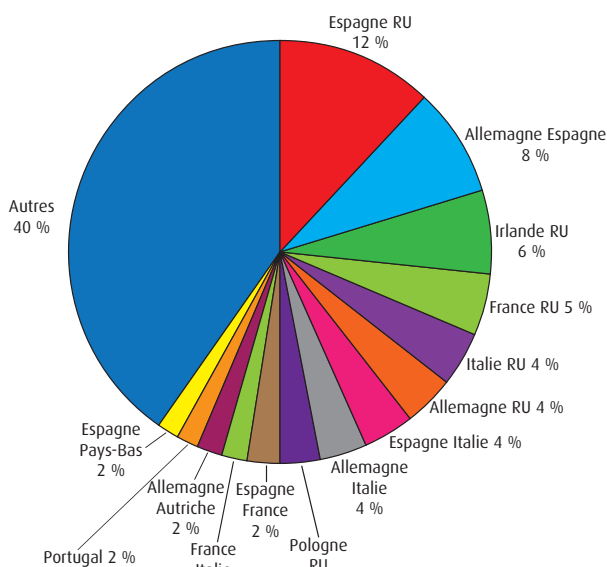
### Le marché international

L'activité internationale touchant le Royaume-Uni et l'Irlande, considérés comme des marchés plus matures, progresse moins rapidement (17 % de croissance annuelle de 2003 à 2008) que celle des marchés plus jeunes comme ceux de l'Espagne (30 %), de l'Italie (24 %) et même de la France (24 %).

**Offre de sièges par les TBC en Europe - réseaux internationaux (millions)**  
(source OAG)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Royaume-Uni	40,09	48,0	60,2	70,5	84,2	87,4
Espagne	17,9	26,6	33,5	41,4	60,6	66,1
Allemagne	17,3	24,9	31,2	38,8	49,3	50,7
Italie	12,5	17,5	20,0	26,5	34,3	36,7
France	8,6	12,3	13,8	19,9	26,2	28,1
Irlande	8,7	10,1	12,6	15,9	18,1	19,8
Pologne	0,0	0,9	2,7	8,0	10,3	12,1
Pays-Bas	7,1	7,0	7,7	9,8	10,9	10,1

**Les relations les plus développées en Europe**



C'est la relation Espagne - Royaume-Uni qui constitue le plus gros marché des TBC (12 % de leur offre totale européenne de sièges), suivie par la relation Allemagne - Espagne (8 %), Irlande - Royaume-Uni (6%) et puis France - Royaume-Uni (5 %). Le marché suivant dans l'ordre décroissant concernant la France, Espagne - France (2 %), n'intervient qu'en 10<sup>e</sup> position.

**Contribution des transporteurs à bas coûts**

Les TBC, en reliant notamment les métropoles régionales entre elles, contribuent au progrès des échanges culturels et économiques à l'intérieur de l'Europe. Ainsi, selon une étude de l'ODIT\*, l'impact mesuré des dessertes aériennes sur la seule économie touristique des régions françaises est très significatif avec des montants qui se situent entre 9 et 10 Md€ en 2007 et des impacts sur l'emploi de l'ordre de 100 000 ETP, induits à presque égalité par les transporteurs à bas coûts et les transporteurs traditionnels.

Or, la concurrence entre les TBC et les transporteurs traditionnels s'amplifie régulièrement. Aussi, pour que le développement se poursuive de manière équitable, le plein respect des règles existantes - notamment dans les domaines de la concurrence ou du droit social - par tous les acteurs, les TBC au même titre que les transporteurs traditionnels, est essentiel.

\*Etude ODIT-France - Transport aérien et développement touristique - Juin 2008.

**Quelle évolution peut-on attendre ?**

La crise que traverse le transport aérien rend plus nécessaires encore les efforts de rationalisation de l'exploitation. Le mouvement de concentration du secteur concerne donc aussi les TBC. Assistera-t-on à un nouveau partage du marché, le court-courrier laissé aux TBC par les transporteurs traditionnels concentrés sur le long-courrier ? Verra-t-on les transporteurs traditionnels adopter le modèle bas-coûts sur le réseau court-courrier ou va-t-on vers une coopération TBC/traditionnels ? Le modèle peut-il se décliner sur un réseau long-courrier ?

**Qu'est-ce qu'un transporteur à bas-coûts ?**

Nombreux sont les transporteurs dits à bas coûts qui sont apparus dans le ciel européen depuis quelques années. Il est difficile de les qualifier rigoureusement comme tels en l'absence d'une définition juridique ni même communément acceptée de ce modèle économique. En revanche, au-delà de la revendication du qualificatif à bas coûts par le transporteur lui-même, la conjonction de plusieurs critères, relatifs à son mode d'exploitation et aux services qu'il propose à ses passagers, peut être considérée comme révélatrice d'une activité à bas coûts : homogénéité de la flotte, forte utilisation des avions, liaisons point à point sans correspondance, utilisation d'aéroports secondaires, non attribution de sièges, restrictions pour les bagages, etc.

Afin d'identifier les transporteurs qui respectent ces critères, la DTA réalise une analyse multicritères des conditions d'exploitation d'un grand nombre de transporteurs qui se prévalent de l'appellation à bas coûts.

On peut situer en 1995 la naissance en Europe des premiers transporteurs à bas coûts qui se sont inspirés du modèle économique de la compagnie américaine Southwest Airlines. Ryanair est le premier à apparaître sur le marché européen. Toutefois, le véritable essor ne commence réellement en Europe qu'au début des années 2000. Depuis lors, on a assisté à une certaine concentration du secteur. L'inadéquation des coûts aux recettes, une mauvaise politique de flotte, un réseau non adapté ont causé la disparition de certains d'entre eux. Nombreux sont en effet ceux qui pratiquent des bas tarifs sans avoir adopté la structure de coûts correspondante.